4
83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster BR 94



Die Kindereisenbahn in Wolgograd



Diese 750-mm-spurige Bahn befand sich in der Nähe des Flußbahnhofes, führte zunächst etwa 800 m an der Wolga entlang und dann rechtwinklig zur Wolga in einem Teil zwischen Grünanlagen in Stadtrichtung. Durch den Bau des modernen Flußbahnhofes und einer großen Brücke für die Stadtautobahn mußte die Pioniereisenbahn stillgelegt werden.

Die farbenprächtigen Fahrzeuge stehen, schon von weitem sichtbar, auf zwei bewachten Abstellgleisen in der Nähe des ehemaligen Bahnhofes. Auf einer neuen Trasse, die rund 70 km weiter südlich in der Nähe der Schleuse 1 des Wolga-Don-Kanals entstehen soll, werden die 10 Reisezugwagen und drei Diesellokomotiven eine neue Heimat erhalten. Über den Verbleib des früheren Fahrzeugparkes, zu dem auch eine ehemalige Heeresfeldbahnlokomotive gehörte, konnte nichts in Erfahrung gebracht werden.

Wer also nach Wolgograd kommt, sollte dieser interessanten Schmalspurbahn einen Besuch abstatten. Die Vielfältigkeit eines modernen Fahrzeugparkes ist ebenso interessant wie eines älteren.







1 Blick vom Berghang auf die Diesellok Tu 2m-40 zwischen zwei Personenwagen. Im Hintergrund ist deutlich die Wolga und eine kleine schwimmende Schiffsanlegestelle zu erkennen.

2 Bo'Bo'-Diesellokomotive Tu 2-099. Die drei hier beheimateten Loks wurden von der sowjetischen Maschinenfabrik Kaluga hergestellt. Dieses Werk produzierte von 1934 bis 1961 Lokomotiven.
Die dieselelektrische Lok verfügt über einen Viertakt-12-Zylinder-Dieselmotor und hat eine Masse von 32 t.

3 Gleicher Bauart ist die Tu 2-251. Mit einer Leistung von 300 PS wurde sie den Betriebsanforderungen auf der Wolgograder Pioniereisenbahn voll gerecht.

4 Unterschiedliche Farbgebungen haben die Reisezugwagen. Die Fahrzeuge wurden 1960 vor der Waggonfabrik Wrocław (Prafawag) gebaut. Wagen gleicher Bauart verkehren auch heute noch auf verschiedenen Schmalspurbahnen mit 750 mm Spurweite in der Volksrepublik Polen.

Text und Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde

modell eisenbahner

inhalt

4/83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Die Pioniereisenbahnen (PE) der DDR erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. 1 211 982 Fahrgäste beförderten 10 Pioniereisenbahnen im vergangenen Jahr. Die Minizüge legten dabei 70 128 km zurück — eine beachtliche Leistung.
Neben den Pioniereisenbahnen in Dresden und Cottbus ist auch die Leipziger sehr gefragt, weil auf diesen Bahnen zum größten Teil Dampflokomotiven verkehren. U. B. z. einen Zug der PE Leipzig im September 1982 am Auensee.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat–wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 3. 1983
Geplante Auslieferung: 18. 4. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Dipl.-Ing. Hans-Henning Schauer, Direktor für Technik (DMV), Berlin

Berliner TT — Bahnen mit größerem Angebot in höherer Qualität

In diesem Jahr stehen wie überall in unserer Republik auch vor den Werktätigen des VEB Berliner TT-Bahnen bei der weiteren Verwirklichung der Beschlüsse des X. Parteitages der SED Aufgaben in völlig neuen Dimensionen. Besonders die 4. und 5. Tagung des ZK der SED stellen hohe Anforderungen an die Leistungsbereitschaft und das Schöpfertum eines jeden Werktätigen. Gilt es doch, durch ein hohes Tempo in Wissenschaft und Technik die Arbeitsproduktivität bei ständigem Sinken des Material- und Energieeinsatzes rasch zu steigern und die Warenproduktion sowohl mengen- als auch qualitätsmäßig spürbar zu erhöhen.

Dieser Aufgabe stellen sich die Werktätigen unseres Betriebes. So haben sich die Kollektive im sozialistischen Wettbewerb verpflichtet, ohne Inanspruchnahme zusätzlicher Fonds die Warenproduktion um ein Prozent über den Plan hinaus zu überbieten. Unter anderem können dadurch für den Binnenmarkt und den Export 3700 Triebfahrzeuge und 3700 Wagen mehr angeboten werden. Damit wird der seit Jahren realisierte Zuwachs in der Warenproduktion und in der Versorgung der Bevölkerung, der zwischen fünf und acht Prozent liegt, fortgesetzt. Allerdings ist in der zurückliegenden Zeit die Nachfrage schneller gestiegen als unsere Produktion.

Als zur Frühjahrsmesse 1957 erstmals in der DDR Modelleisenbahnerzeugnisse in der Nenngröße TT ausgestellt wurden, war das ein Meilenstein in der Entwicklung unserer Modellbahnindustrie. Das Anfangsangebot, bestehend aus 3 Triebfahrzeugen, 4 Wagen und einem einfachen Gleissystem konnte im Laufe der Jahre zu einem Sortiment entwickelt werden, das heute 33 Triebfahrzeuge, 103 Wagen, 31 Gleiselemente, insgesamt über 200 Erzeugnisse, umfaßt. Es wird als TT-hobby und TT-start in über 20 Länder auf 5 Kontinenten exportiert.

Auch auf dem 5. Verbandstag des DMV der DDR in Magdeburg kam das große Interesse unserer Mitglieder an der TT-Modelleisenbahn zum Ausdruck. Allein in unserer Republik widmen sich über 50 Prozent aller Modelleisenbahner der Nenngröße TT. Auch in den sozialistischen Bruderländern und zunehmend in kapitalistischen Staaten schätzen immer mehr Modelleisenbahner die Vorteile des Maßstabes 1:120. Umfragen beweisen, daß nach wie vor die Nenngröße TT als ideale Nenngröße, als Spur der Mitte, als Optimum zwischen industriellen Möglichkeiten und individuellen Bedürfnissen angesehen wird.

So ist auch in den nächsten Jahren mit einem hohen Anstieg in der Nachfrage nach Modelleisenbahnen in der Nenngröße TT im In- und Ausland zu rechnen, was ein neues Herangehen an die zukünftige Entwicklung der Modellbahnindustrie erfordert. Hierfür bestehen bei den modelleisenbahnherstellenden Betrieben unseres VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg und auch in der territorialen Rationalisierung mannigfaltige Möglichkeiten. Dabei ist es erforderlich, neben einer mengenmäßig höheren Produktion durch einen verstärkten Werkzeug- und Rationalisierungsbau weitere Voraussetzungen sowohl für eine hohe Innovation als auch für eine noch bessere Qualität zu schaffen. Erste Ergebnisse wurden auf der Leipziger Frühjahrsmesse sichtbar.

Das Angebot an Neu- und Weiterentwicklungen umfaßt 1983 drei Komplexe:
- Erweitertes Angebot an rollendem Material,
- höhere Qualität der Erzeugnisse,
- Durchsetzen von Maßnahmen in der Materialökonomie.

Insgesamt sind für 1983 14 Neu- und Weiterentwicklungen bei rollendem Material geplant. An der schrittweisen Umstellung der Produktion des Gleismaterials auf ein vorbildgerechtes Hohlprofilgleis wird ebenfalls gearbeitet. Über dieses Gleismaterial wird in einem der nächsten Hefte gesondert berichtet. Trotzdem wird es auch in den nächsten Jahren nicht möglich sein, alle Wünsche unserer Modelleisenbahner zu erfüllen. Dazu ist das Angebot an attraktiven Vorbildern im In- und Ausland zu groß.

Nicht jeder Modelleisenbahner kann sich vorstellen, welcher Aufwand in der Entwicklung und Überleitung eines neuen Erzeugnisses steckt.
Bevor ein neues Modell entsteht, muß für jedes Einzelteil mindestens ein hochpräzises Werkzeug gebaut werden, das eine rentable Serienfertigung in hohen Stückzahlen ermöglichen muß. Zum Beispiel erforderte allein die Modifizierung des 3achsigen Abteilwagens zum Abteilwagen mit Bremserhaus das Ändern von einem und den Neubau von fünf Spritzgußwerkzeugen.

Die angestrebte Detailtreue bei den Neuentwicklungen bedingt einen immer höheren Werkzeugaufwand. Das Bestehen auf den internationalen Märkten hängt aber neben einer hohen Innovation von einer permanent guten Qualität und Zuverlässigkeit der Erzeugnisse ab.

Diese neue Erzeugnisqualität ist Hauptursache dafür, daß auch auf den internationalen Märkten die Produkte des VEB Berliner TT-Bahnen hohe Anerkennung genießen. So erhielt unser Betrieb 1982 zum fünften Male hintereinander das Ehrendiplom „Betrieb der ausgezeichneten Qualitätsarbeit". Das ist eine schöne und zugleich verpflichtende Anerkennung. Angefangen von der Erzeugnisentwicklung, über den Werkzeugbau bis zu einer permanenten Fertigungs- und Endkontrolle wird stets eine hohe Erzeugnisqualität gesichert. So werden bei zukünftigen Neuheiten Detail- und Maßstabtreue, Laufqualität und funktionelle Eigenschaften noch exakter berücksichtigt, um schrittweise den Anteil echter Spitzenleistungen weiter zu erhöhen. Der Eigenbau und Einsatz spezifischer Rationalisierungsmittel sowie die Mikroelektronik und das Anwenden der Handhabetechnik haben dabei große Bedeutung. Gilt es doch, durch den Abbau monotoner Arbeitsverrichtungen bei ständiger Steigerung der Arbeitsproduktivität die Arbeits- und Lebensbedingungen für unsere Werktätigen weiter zu verbessern.

Im Zusammenwirken mit anderen Kombinatsbetrieben und mit Hoch- und Fachschulen unserer Republik wird gegenwärtig daran gearbeitet, ganze Fertigungsabschnitte kontinuierlich zu rationalisieren. Diese Maßnahmen sind im Karl-Marx-Jahr der Beitrag unseres Betriebskollektives für die von Partei und Regierung beschlossene Wirtschafts-, Sozial- und Friedenspolitik.

Historische Triebfahrzeuge

Immer wieder bitten uns Leser, eine Zusammenstellung über sämtliche von der Deutschen Reichsbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden zu erhaltende Triebfahrzeuge abzudrucken. Diesen Wunsch erfüllen wir gern, zumal kürzlich alle für Traditionszwecke vorzuhaltende Triebfahrzeuge endgültig in einer Vereinbarung bestätigt worden sind.

Unberücksichtigt blieben in der Übersicht die im Verkehrsmuseum Dresden aufgestellten und auf der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg eingesetzten Museumslokomotiven. Künftig wird auch nicht mehr nach Traditions- und Museumslokomotiven unterschieden, sondern sämtliche aufzubewahrende Lokomotiven und Triebwagen werden als **Historische Triebfahrzeuge** bezeichnet.

In einem der nächsten Hefte werden wir darüber noch ausführlicher berichten. Ebenfalls ist vorgesehen, über die zu erhaltenden Wagen und Straßenbahnen eine Zusammenstellung zu veröffentlichen.

Fahrzeug-Nr.	Einige Fakten für die museale Erhaltung	Erhaltungszustand	Standort (Rbd)
01 005	Erster Prototyp aller Einheitslokomotiven der DR	+	Magdeburg
18 201 (02 0201)	Schnellste und erhalten gebliebene Dampflok der Welt	++	Halle (Saale)
03 001 (03 2001)	Erste Lok des erweiterten Bauprogrammes der DRG, Maschine wurde in den Anlieferungszustand zurückversetzt	++	Dresden
03 1010	Dreizylinder-Schnellzuglok, Rückbau in Originalzustand mit Verkleidung vorgesehen	++	Halle (Saale)
17 1055	Lok mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk	+	Dresden
19 017	Größte ausgeführte Länderbahnlok	+++	Dresden
23 1113 (35 1113)	In größter Stückzahl nach 1945 hergestellte Neubaulok	++	Dresden
24 004	Einzige Nebenbahn-Einheitslok mit Schlepptender	+	Dresden
38 205 (39 5205)	Sächsische Standard-Personenzuglokomotive	++	Dresden
38 1182	Standard-Personenzuglokomotive in einem Zeitraum von mehr als 50 Jahren	++	Erfurt
41 074 (41 1074)	Einzige BR der DR mit veränderlicher Einstellung der Achsfahrmasse	++	Magdeburg
43 001	Einzige nach der Fahrzeugumgrenzung II der BO ausgeführte Einheitslok der DR	+	Cottbus
44 1093	Schwerste und leistungsfähigste Dreizylinder-Güterzuglok	++	Erfurt
50 849 (50 1849)	In über 3000 Exemplaren gebaute leichte Einheits-Güterzuglok	++	Dresden
52 6666	Vereinfachte Dampflok auf Grundlage der BR 50 für Kriegszwecke	++	Berlin
55 669	Älteste preußische Güterzuglok mit innenliegender Steuerung und Flachschieber	+	Halle (Saale)
57 3297	Standard-Güterzuglok für das Flachland der ehem. KPEV	+ (1983)	Erfurt
58 261	Erste vereinheitlichte Lok für die Länderbahnen Preußen, Baden, Würtemberg und Sachsen	+	Dresden
58 3047	Rekonstruierte Länderbahnlok nach Neubaulok-Grundsätzen	++	Dresden
62 015	Reisezug-Tenderlok der Einheitsbauart	++	Dresden
64 007	Einheits-Standardlok für Nebenbahnen	++ (1983)	Dresden
65 1049	Erste Serien-Neubau-Regelspurdampflok nach 1945	++	Magdeburg
74 1230	Standardlok der KPEV für den Berliner Stadt- und Vorortverkehr	++	Dresden
75 515	Sächsische Tenderlok für Personennahverkehr auf Hauptbahnen	+	Dresden
78 009	Preußische Tenderlokomotive für Personennahverkehr auf Hauptbahnen	+	Dresden
80 023	Kleinste Einheitslok mit Barrenrahmen	+	Halle (Saale)
86 001 (86 1001)	Einheits-Nebenbahnlok für Hügellandstrecken	++	Dresden
89 1004	Erste Heißdampf-Standardlok für die Berliner Stadtbahn, regulärer Einsatz auf der Strecke Dessau—Wörlitz vorgesehen	++	Halle (Saale)
89 6009	Einzige ehemalige pr. T 3 mit Schlepptender (nachträglicher Anbau)	++	Dresden
91 134	Naßdampf-Tenderlok mit Adamsachse	+	Halle (Saale)
92 503	Standard-Naßdampflok für den schweren Rangierdienst	+	Dresden
93 230	Tenderlok für schwere Nahgüterzüge im Flachland	+	Dresden
94 1292	Standard-Rangierlok für den schweren Rangier- und Steilrampendienst	++	Erfurt
95 027 (95 1027)	Schwerste deutsche Steilrampenlok	++	Erfurt
96 6676	Lok der weltberühmten Tierklasse der ehem. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	+ (1983)	Erfurt
98 001	Sächsische Regelspurlok der Bauart Meyer	+	Dresden
99 162	Lok der Bauart Fairlie	+	Magdeburg
99 5901	Lok der Bauart Mallet	++	Magdeburg
E 04 01 (204 001)	Flachland-Schnellzuglok	++	Halle (Saale)
E 11 001 (211 001)	Neubaulok der DR	++	Halle (Saale)
E 18 031 (218 031)	Standard-Einheitslok der DRG	++	Halle (Saale)
E 44 046 (244 046)	Standard-Mehrzwecklok der DRG	++	Halle (saale)
E 77 10	Schwerste Güterzug-Gelenklok der KPEV	++	Dresden
E 94 056 (254 056)	Schwerste Einheits-Güterzuglok der DRG	++	Halle (Saale)
E 95 02	Vorläufer der Einheitslok	+	Halle (Saale)
AT 589-50-590	Letzter erhalten gebliebener DRG-Akku-Triebwagen	+	Erfurt
ET/ES 165 155 (275 659/660)	S-Bahnzug der Bauart Stadtbahn	++	Berlin
ET 168 029 (278 107)	S-Bahnzug der Bauart 1925	+++	Berlin
V 36 027 (103 027)	Serien-Lok für den zweiten Weltkrieg	++	Schwerin
V 60 1001	Erste Rangierlok aus DDR-Produktion für den schweren Rangierdienst	+	Halle (Saale)
V 180 005 (118 005)	Erste Großdiesellok aus DDR-Produktion	++	Berlin
VT 137 225 (183 252)	Erster Schnelltriebwagen der DRG, Bauart Hamburg	++	Berlin
VT 133 522 (187 001)	Privatbahnentwicklung Spurweite 1000 mm	++	Magdeburg
VT 135 566 (185 025)	Privatbahnentwicklung, diesel-elektrisch, Spurweite 1000 mm	++	Magdeburg
VT 137 322	Schmalspurtriebwagen der DR für 750 mm Spurweite	+++	Cottbus
VT 135 110 (186 258)	Zweiachsiger Triebwagen mit Mylius-Getriebe	++	Halle (Saale)
VT 137 099 (185 254)	Vierachsiger Eiltriebwagen	++	Greifswald

Anmerkung:
Anläßlich bevorstehender Streckenjubiläen wird die Lok 01 2137 zusätzlich betriebsfähig erhalten. Außerdem ist für Ausstellungszwecke eine zweiachsige Drehstromlokomotive vorhanden.

Legende:
- + museumsgerecht aufgearbeitet
- ++ museumsgerecht aufgearbeitet und betriebsfähig
- +++ museumsgerechter Zustand, jedoch noch nicht aufgearbeitet

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Lokomotiven der Baureihe 107 der DR

Im Jahre 1962 kaufte die DR 20 Diesellokomotiven aus der ČSSR, die sich in unserem Nachbarland seit 1958 bewähren. Es handelt sich um ein Triebfahrzeug des mittleren Leistungsbereiches mit elektrischer Kraftübertragung, gebaut bei ČKD in Praha-Smichov. Bei den ČSD wurde diese Lok als Baureihe T 435.0 in größerer Stückzahl beschafft.
Alle 20 importierten Lokomotiven waren in den Bahnbetriebswerken Leipzig Hbf Süd und Leipzig Hbf West beheimatet. Sie übernahmen den Rangierdienst auf den Bahnhöfen Leipzig MTh, Leipzig Dresdner Gbf und auf dem Leipziger Hbf. Die T 435 wurde für den leichten bis mittleren Rangierdienst und leichten Zugdienst konzipiert und gebaut. Außer bei der DR kamen diese von 1958 bis 1963 gebauten Lokomotiven bei einigen Werkbahnen in der DDR (18 Loks), bei den Albanischen Staatsbahnen und bei den Sowjetischen Staatsbahnen zum Einsatz. Die T 435.087 der ČSD wurde für Versuchszwecke mit geänderter Übersetzung ausgerüstet. Dadurch war eine Geschwindigkeit bis zu 80 km/h möglich. Im Ergebnis dieser Erprobung entstand die Baureihe T 458.

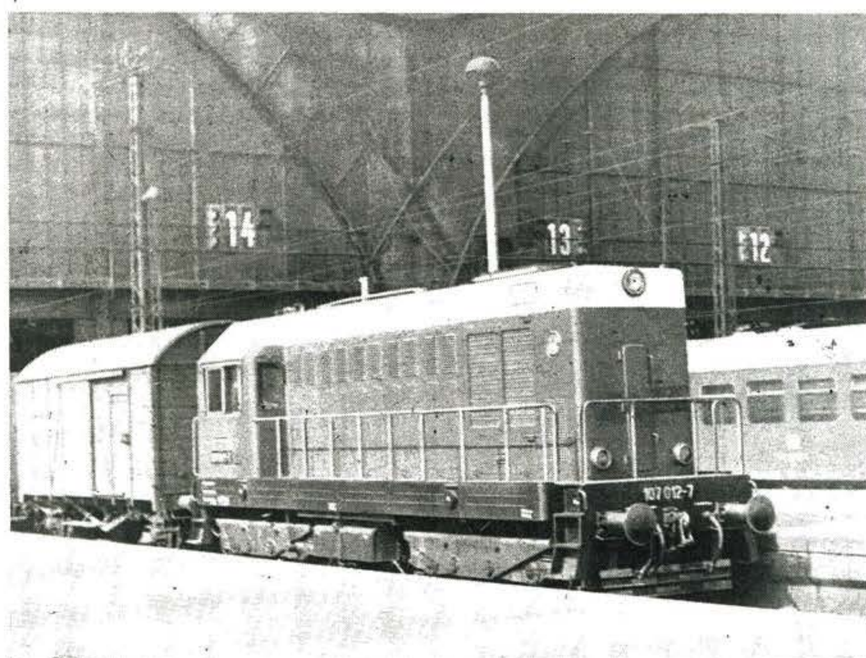
Aufbau der BR 107
Der Hauptrahmen ist mit Hilfe von Drehtragzapfen auf den Drehgestellen gelagert. An einem Fahrzeugende befindet sich die Führerkabine, in der ein Schaltschrank und alle Bedienungselemente in einem Führerpult untergebracht sind. Diagonal dazu sind an der Rückwand des Führerstandes ein Hilfsfahrpult mit Fahrschalter, Zusatzbremsventil und Typhon vorhanden. Beide Fahrschalter werden mechanisch über eine Kette verbunden. Weiterhin gehören der Schaltschrank und ein Werkzeugschrank sowie die Handbremse dazu.
Im Vorbau befindet sich der Dieselmotor vom Typ 6 S 310 DR mit Hauptgenerator und Hilfsaggregaten.

Im vorderen Vorbau sind die Kühlanlage mit Kühlerlüfter und der Luftverdichter sowie der Hauptluftbehälter und Fahrmotorenlüfter für die Fahrmotorengruppe I untergebracht. Alle Aggregate müssen vom Umlauf, unter dem sich im Hauptrahmen die Stahlbatterien befinden, aus gewartet werden. Durch eine Stirnwandtür auf der linken Seite der Führerkabine kann der durch Schutzgeländer gesicherte Umlauf erreicht werden. Für Arbeiten an den Zylinderköpfen des Dieselmotors läßt sich der Vorbau ebenfalls nach oben öffnen.

Die Drehgestelle sind geschweißt. Sämtliche Querträger wurden als kastenförmige Hohlträger ausgeführt und werden gleichzeitig zur Verteilung der Kühlluft für die Fahrmotoren genutzt. Insgesamt 8 Schraubenfedern zwischen Drehgestellrahmen und Anlenkhebeln dienen der Abfederung. Ein hydraulischer Stoßdämpfer je Anlenkarm garantiert einen ruhigen Lauf der Lok.

Dieselmotor 6 S 310 DR
Der Motor ist ein langsamlaufender, wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-

1



Lok-Nr.	Heimat-Bw bei Anlieferung	Sonderausrüstung	Verbleib
107 001	Leipzig Hbf Süd		28. 11. 78 Z
107 002	Leipzig Hbf West	Funk	30. 11. 77 Z
107 003	Leipzig Hbf Süd		Est Eilenburg
107 004	Leipzig Hbf Süd	Sifa	Leipzig Hbf Süd
107 005	Leipzig Hbf West	Funk	Est Eilenburg
107 006	Leipzig Hbf West	Funk	28. 11. 78 Z
107 007	Leipzig Hbf West	Funk	1. 4. 81 Z
107 008	Leipzig Hbf West	Funk	1. 9. 75 (Unfall)
107 009	Leipzig Hbf West	Funk	18. 7. 81 Z
107 010	Leipzig Hbf West	Funk	28. 11. 78 Z
107 011	Leipzig Hbf West	Funk	30. 4. 81 Z
107 012	Leipzig Hbf West	Funk	20. 7. 80 Z
107 013	Leipzig Hbf Süd	Sifa	Leipzig Hbf Süd
107 014	Leipzig Hbf West	Funk Verkauf BKK Deuben	25. 5. 80
107 015	Leipzig Hbf West	AMK-vorbereitet	Est Eilenburg
107 016	Leipzig Hbf Süd		1. 6. 80 Z
107 017	Leipzig Hbf Süd		20. 10. 80 Z
107 018	Leipzig Hbf Süd	Verk. an BKK Lübbenau	1975
107 019	Leipzig Hbf West		30. 4. 81 Z
107 020	Leipzig Hbf West	Verkauf an Kombinat Schwarze Pumpe	1973

Motor mit direkter Einspritzung. Die Zylinder sind stehend in Reihe angeordnet. Das Motorgehäuse ist als Schweißkonstruktion aus Stahlblechen und Stahlgußstücken ausgeführt und wird unten durch die Ölwanne abgeschlossen. Das Unterteil des Motors nimmt die Kurbelwelle auf, die aus einem Stück geschmiedet und über 6 Kröpfungen, um je 120° versetzt, verfügt. Über schräge Bohrungen werden die Pleuellager von den Hauptlagern aus mit Schmieröl versorgt. Entgegen der Kraftabgabeseite ist ein Torsionsschwingungsdämpfer angeflanscht.

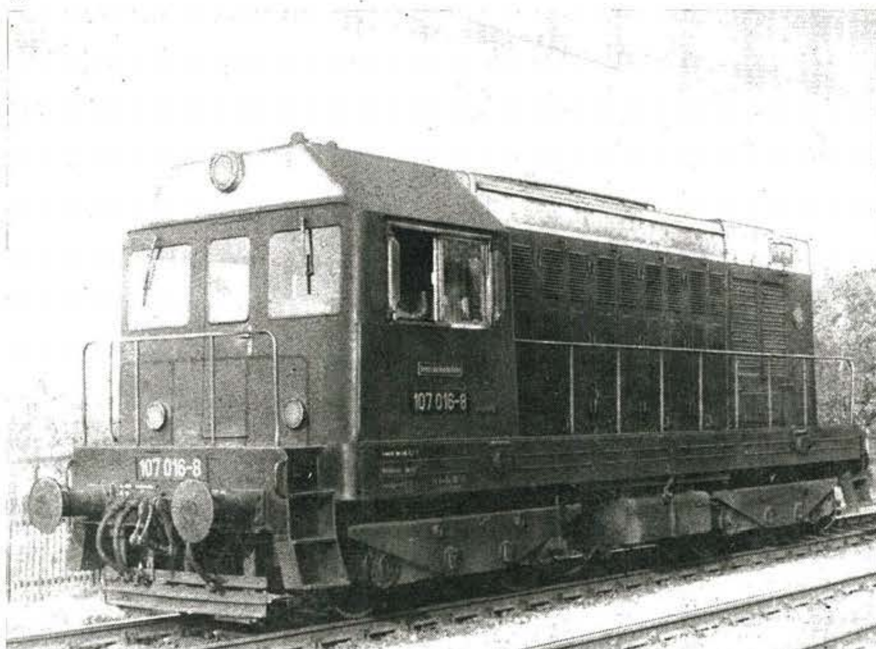
Das Oberteil dient zur Aufnahme der Laufbuchsen, die nach oben durch einen Kupferring gegen den Zylinderkopf abgedichtet sind. Die untere Abdichtung gegen den Kühlwasserraum erfolgt durch drei Gummiringe. Für die Nockenwelle und Stößel ist auf der rechten Seite ein Kasten eingeschweißt. Zur Triebwerkskontrolle sind sechs Montageluken vorhanden.

Die Steuerung des Dieselmotors erfolgt durch die Nockenwelle, angetrieben über Zwischenräder von der Kurbelwelle. Am hinteren Ende der Nockenwelle befindet sich der Antrieb des Motorreglers, bestehend aus einem Fliehkraftregler mit hydraulischem Verstärker. Über einen elektrischen Drehzahlsteller wird die Drehzahl geregelt. Zum Versorgen der Schmierstellen mit Drucköl beim Anlassen des Dieselmotors ist eine Schmierölvorpumpe angeordnet.

Der an der Kurbelwelle angeflanschte Hauptgenerator mit 470-kW-Dauerleistung wird vom Hilfsgenerator erregt und über Keilriemen vom Hauptgenerator angetrieben.

Die Generatorspannung kann bis auf 470 Volt ansteigen, der Fahrmotorenstrom darf maximal 1000 A betragen. Je zwei Fahrmotoren mit 105 kW Dauerleistung sind zu einer Fahrmotorengruppe im Drehgestell vereinigt. Bei etwa 30 km/h Fahrgeschwindigkeit in Fahrstufe 9 des Fahrschalters erfolgt eine Shuntierung. Beim Durchdrehen eines Radsatzes ist eine Feldschwächung zu verzeichnen, und es ertönt ein akustisches Signal im Führerstand.

2



1 Lok 107 012 als Rangierlok 9 im Leipziger Hauptbahnhof beim Zusammenstellen eines Gex-Zuges im Juni 1974.

2 Lok 107 016 bei Dresden-Cossebaude im Juni 1976 nach einem Loktransport von Leipzig nach Dresden.

Fotos: Verfasser

Kenndaten des Dieselmotors:

Leistung nach UIC	**750 PS**
Drehzahl max	**750 U/min**
Drehzahl LL	**350 U/min**
Hub	**360 mm**
Bohrung	**310 mm**
Hubvolumen	**163,2 Liter**
Verdichtung	**1:15,5**
Drehrichtung	**links**
DK-Verbrauch	**165 g/PSh**
Kühlwassermenge	**ca. 380 l**
Ölmenge	**ca. 300 l**

Die Druckluft wird von einem zweistufigen 2-Zylinder-Luftverdichter erzeugt. Durch Öffnen und Schließen der Saugventile wird der erforderliche Hauptbehälterdruck zwischen 7 und 8 kp/cm erzeugt. Die Lok ist mit einer indirekt wirkenden Druckluftbremse und dem einfachwirkenden Steuerventil sowie einer direkt wirkenden Zusatzbremse ausgerüstet.

Als Stromspeicher der BR 107 dient eine Nickel-Eisen-Batterie (NIFE) mit 250 Ah bei 95 Volt. Die Zellen sind mit Kalilauge von 1,19–1,23 g/cm^3 Dichte gefüllt.

Bemerkenswert ist, daß in den noch im Einsatz befindlichen 5 Triebfahrzeugen die Originalbatterien vorhanden sind!

Einsatz der BR 107

Der Einsatz der damaligen BR V 75 erfolgte ab 30. Oktober 1962 durch die Bahnbetriebswerke Leipzig Hbf Süd und West überwiegend im Rangierdienst sowie als Arbeitszuglok.

Bei der zentralen Oberbauerneuerung auf dem Streckenabschnitt Lutherstadt Wittenberg—Jüterbog in den Jahren 1963 und 1964 waren die Loks V 75 013, V 75 016, V 75 017 und V 75 020 eingesetzt.

Der Baubetriebsleitung (BBL) der Rbd Halle stand lange Zeit die 107 016 zur Verfügung, die später von der 107 004 abgelöst worden ist. Letztere Maschine erhielt zuvor im Bw Leipzig Hbf Süd eine Sifa. Als Reservelok für die BBL erhielt die 107 013 ebenfalls eine Sifa.

Als Arbeitslok vor Schotterzügen der Verwaltung Bahnanlagen der Rbd Halle war die Lok 107 017, zuletzt die 107 007, im Einsatz. Die Ablösung durch Triebfahrzeuge der BR 110 erfolgte 1979.

Die 107 015 wurde im Raw Cottbus für die Aufnahme der Intermat-Kupplung vorbereitet.

1966 begann die Umschulung der Lokpersonale für die BR V 200 z. T. auf Loks der BR V 75. Aus diesem Grunde waren je eine Lok in Leipzig-Plagwitz, Leipzig-Wahren und Leipzig-Engelsdorf eingesetzt. Nach und nach wurden die Lokomotiven dieser Baureihe zuerst auf den Bahnhöfen Leipzig MTh und Leipzig Dresdner Bahnhof von der BR V 60 abgelöst.

Für den Einsatz im Bereich des Leipziger Hbf waren 10 Loks der BR 107 mit Rangierfunk ausgerüstet.

Ab Mai 1977 übernahm das Bw Falkenberg (Elster) die 107 009 und 107 016 für die Einsatzstelle Eilenburg zur Bedienung des dortigen Ablaufberges. Es folgten danach die 107 012, 107 007, 107 005, 107 015 und 107 003. 1982 waren in Eilenburg noch die letzten drei

Steigende Exportkraft nachgewiesen

Der Schienenfahrzeugbau ist einer der exportintensivsten Industriezweige der DDR. Seit Bestehen der DDR hat sich das Produktionsvolumen – es betrug im vergangenen Jahr mehr als 2,2 Mrd. Mark – der Betriebe (insgesamt 16) des Industriezweiges Schienenfahrzeuge etwa verdreifacht. Rund ein Sechstel des Weltexports dieser Branche stammen aus der DDR und mehr als ein Viertel aller exportierten Reisezugwagen wurden in den Waggonbaubetrieben der DDR hergestellt.
Die Produktionszahlen verdeutlichen den im Welthandel einmaligen Umfang der Lieferungen. Für den Zeitraum von 1976 bis 1980 sind folgende Beispiele zu nennen:
– 850 Reisezugwagen erhielten die ČSD,
– die BDŽ bezogen 20 Speise- sowie 60 Schlaf- und Liegewagen,
– 240 Doppelstockfahrzeuge sowie 130 Schlaf- und 50 Reisezugwagen (Bauart Y/B) wurden für die PKP gebaut,
– nach Rumänien wurden 220 Doppelstockfahrzeuge und 180 Kühlwagen geliefert,
– die VR China kaufte 212 Kühlwagen sowie 110 Reisezugwagen unterschiedlicher Ausführung,
– 165 Reisezugwagen und 25 Kühlfahrzeuge für den Iran,
– 680 Güterwagen für Syrien,
– unterschiedliche Typen von Spezialgüterwagen für Österreich,
– 84 Reisezugwagen für den Irak.
In den Jahren von 1981 bis 1985 wird die UdSSR auf Grund langfristiger Vereinbarung eine große Anzahl von Kühlfahrzeugen, Schlafwagen sowie Weitstreckenfahrzeugen erhalten. Für die ČSSR ist die Lieferung von rd. 1000 Reisezugwagen und Kühlfahrzeugen vorgesehen (76 Reisezugwagen wurden 1982 ausgeliefert). Ebenso werden die Rumänischen Staatsbahnen in großem Umfang Schienenfahrzeuge aus der DDR importieren (1982 wurden 190 Reisezugwagen 1. und 2. Klasse sowie zehn 9-Wagen-Kühlzüge für die CFR gebaut).
Nach Bulgarien exportiert die DDR 70 Reisezugwagen und 50 Kühlfahrzeuge. Bereits im Jahre 1981 wurden 50 Schmalspur-Reisezugwagen (1000 mm) nach Uganda ausgeliefert. Für die Syrischen Eisenbahnen werden bis 1984 über 350 Reisezugwagen gebaut. Für den amerikanischen Kontinent entwickelte die DDR-Schienenfahrzeugindustrie neue Bananentransportwagen, von denen bereits 200 exportiert wurden. 150 Flachwageneinheiten sind für die Schweiz bestimmt.
CS.

Elektrifizierung bei den ČSD

Bis 1985 werden in der ČSSR über 400 km Eisenbahnstrecken elektrifiziert. Dazu gehört auch die Magistrale Děčin hl. n. — Ústí n. L. — Lovosice — Vraňany — Kralupy n. Vlt. — Praha. In den letzten Jahren wurden bereits die Abschnitte Ústí n. L. hl. n. — Vraňany und Praha střed/Praha-Líbeň h. n. — Praha-Bubeneč dem Verkehr übergeben. Grund für die „Inselelektrifizierung" Ústí n. L. — Vraňany waren die schweren Kohlezüge aus dem Moster Revier, die für das Kraftwerk in Mělník die Brennstoffe bringen. Hinzu kamen noch die umfangreichen Arbeiten an den Tunnelbauten zwischen Nelahozeves und Kralupy n. Vlt., die zum einen der Rekonstruktion und zum anderen der Profilfreimachung dienten. Alle Rekonstruktionsmaßnahmen mußten bei vollem Betriebsgeschehen realisiert werden. Im Herbst 1982 waren die Gründungsarbeiten zwischen Vraňany und Nelahozeves in vollem Gange. 1984, so rechnen die ČSD, werden die ersten Züge unter Fahrdraht von der Goldenen Stadt in Richtung DDR-Grenze fahren. Wie aufwendig die vorbereitenden Arbeiten sind, mag die Tatsache verdeutlichen, daß nur wenige Bahnhöfe — Ústí n. L., Lovosice, Dolní Zalezlý — über Bahnsteige mit Unter- bzw. Überführungen verfügen. Beispielsweise befinden sich auf dem Bahnhof Roztoky und Prahy ein neuer Bahnsteig und ein entsprechender Tunnel im Bau. Bis in das Jahr 2000 reichen umfassende Rekonstruktionsmaßnahmen im Bahnhof Kralupy n. Vlt., die u. a. die völlige Umgestaltung des Personenbahnhofs einschließen.
Sch.

Renaissance der „Elektrischen" in Frankreich

Einer Äußerung des französischen Verkehrsministers Charles Fitermann war zu entnehmen, daß in insgesamt 12 Städten, darunter Grenoble, Strasbourg, Toulouse sowie Bordeaux, die Inbetriebnahme von Straßenbahnlinien vorgesehen ist. Er betonte dabei die Notwendigkeit, Kraftstoff einzusparen und die öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern. Zur Zeit wird lediglich in 3 französischen Städten ein stark reduziertes Straßenbahnnetz befahren.
In der Metropole Frankreichs, in Paris, verkehrte die letzte „Elektrische" im Jahre 1937. Jüngste Beschlüsse sehen vor, das Verwaltungszentrum Bobiguy und das Industriegebiet von Saint-Denis im Norden von Paris durch eine 10 km lange Straßenbahnlinie zu verbinden. Im Auftrage des Verkehrsministeriums wurde bereits ein neuer Straßenbahnzug entwikkelt. Dabei sind 2 Wagen von jeweils 28 m Länge durch ein Gelenksystem verbunden. 168 Personen können befördert werden; die Spitzengeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Die ersten modernen Straßenbahnzüge dieser Art sollen 1984 in Nantes zum regulären Einsatz kommen.
CS.

Historischer Zug wurde originalgetreu restauriert

Knapp 100 Jahre nach seiner Jungfernfahrt konnten Londoner Bürger am 10. Juni 1982 die Renaissance des Orient-Expreß, der einst zwischen Paris und Istanbul verkehrte, miterleben. Ein in historische Uniform gekleideter Eisenbahner gab auf dem Bahnsteig 8 des Londoner Victoria-Bahnhofs das Abfahrtsignal. Der legendäre Luxuszug, der originalgetreu restauriert worden ist, gehört einem in London ansässigen Reeder. Profit witternd, hat er für die Wiederherstellung des Zuges mehrere Millionen Pfund Sterling ausgegeben.
Neben technischen Neuerungen gehören wieder Plüsch, Porzellan, Mahagoni, Messing und seidene Lampenschirme sowie Silberbesteck zur Innenausstattung der Salon-, Schlaf- und Restaurantwagen.
In Absprache mit British Rail (BR) will der Reeder den Zug in regelmäßigen Abständen auf der Relation London — Paris — Mailand — Venedig verkehren lassen. Ein einfaches Billett soll dem Vernehmen nach 250 Pfund Sterling kosten.
CS.

Fortsetzung von Seite 5
der genannten Loks im Einsatz bzw. betriebsfähig abgestellt.
Bis 1979 wurden Loks der BR 107 auch als Rangierloks auf dem Bayrischen Bahnhof eingesetzt. Zuletzt handelte es sich hier um die zum Bw Leipzig Hbf West gehörenden 107 003 und 107 007. Vom Bw Leipzig Süd aus kam die BR 107 im Sommer zeitweise für Personenzugleistungen als Ersatz für die 110 oder LVT mit einem Ersatztrain zum Einsatz. So konnten die Loks auf den Strecken Leipzig — Rochlitz — Glauchau, Leipzig — Karl-Marx-Stadt, Leipzig — Döbeln, Leipzig — Wurzen, Leipzig — Pörsten und vor dem „Heidelbeerzug" nach Pretzsch gesehen werden. Die Baureihe 107 war und ist bei den Lokpersonalen aufgrund ihrer einfachen Bedienungsweise und großen Zuverlässigkeit sehr beliebt. Da es sich bei dieser Baureihe aber um eine „Splittergattung" handelt, wird sie im Raw Cottbus nicht mehr aufgearbeitet und demnächst endgültig ausgemustert.
Für die Jubiläumsausstellung „75 Jahre Bw Engelsdorf" im Juli und August 1981 wurde von Mitgliedern der AG „Friedrich List" Leipzig die 107 004 ausstellungsreif hergerichtet und ausgestellt.

Rudolf Heym (DMV), Suhl

Die Moldovita-Waldbahn

Den nordöstlichen Teil Rumäniens bildet das Gebiet der Moldau (Moldova). Sein Zentraum Suceava ist Hauptstadt des gleichnamigen Regierungsbezirkes (Judetul). In dieser Region befinden sich zahlreiche kulturhistorisch sehr wertvolle Zeugen rumänischer Geschichte wie die berühmten Moldauklöster. Die höchsten Erhebungen dieses Teils der Karpaten liegen meist 2000 m hoch. Eine Vielzahl beschaulicher oder auch wildromantischer Täler mit langgezogenen Dörfern bereichern hier das Landschaftsbild. Ausgedehnte Wälder bilden einen unermeßlichen Reichtum an Holz. So sind alle Häuser in den Dörfern mit Ausnahme neuerer Gebäude aus Holz gebaut. Um das Holz aus den Wäldern zu transportieren, genügte lange Zeit das Pferdefuhrwerk, auch heute ist es noch überall anzutreffen. Als der Holzbedarf stieg, entstanden um die Jahrhundertwende vielfach schmalspurige Waldbahnen, die bis unmittelbar an die Einschlagstellen herangeführt werden konnten.

Moldovita ist Ausgangspunkt

In Moldovita beginnt noch heute eine 760-mm-spurige Waldbahn, bei der trotz verschiedener moderner Umschlagmethoden per Überkopflader oder Förderband die ursprüngliche Betriebsweise weitgehend erhalten blieb.

In Vatra Moldovita existiert eines der berühmten Klöster dieses Landstriches, und 6 km talaufwärts beginnt die Waldbahn Moldovita, die für den Eisenbahnfreund ebenso eine Augenweide darstellt wie das Kloster für den Kunstfreund oder Touristen.

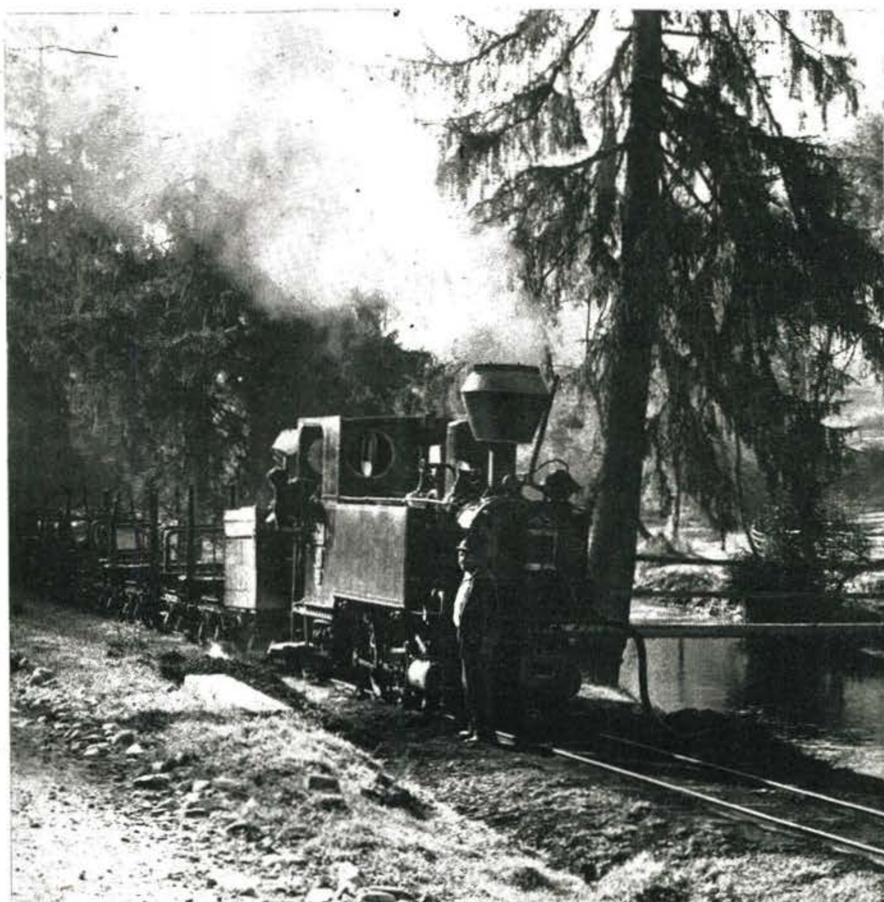
Die Bahn hat ihren Ausgangspunkt am Endpunkt der regelspurigen Strecke Vama—Moldovita, auf der große Mengen des Holzes abtransportiert werden. An der Umladestelle befinden sich ein großes Sägewerk und die Einsatzstelle der Schmalspurbahn. Die Waldbahn führt nun ungefähr zwei Kilometer im Ort Moldovita auf der Hauptstraße talaufwärts. Bereits am Ortsausgang ist eine Abzweigstelle vorhanden. Die Hauptlinie verläuft weiter steigend im Moldovitatal. Stichgleise führen durch mehrere Seitentäler zu den Einschlagstellen. Diese Strecken weisen wesentlich größere Steigungen als die Hauptlinie auf. Dadurch ist das Abrollen der beladenen Holzwagen durch ihre eigene Schwerkraft möglich. Die Gesamtlänge der Hauptlinie beträgt rund 25 km, die gesamte Betriebslänge ist jedoch schwer anzugeben, da Seitentalgleise von Zeit zu Zeit neu verlegt werden müssen. Etwa 60 bis 70 km lang ist im Durchschnitt die gesamte Gleisanlage der Waldbahn. Der sehr einfach ausgeführte Oberbau liegt teilweise im Straßenbelag oder in einer Kiesbettung.

Übrigens: Genau an der Stelle, wo die Schmalspurbahn im Tal beginnt, endet die Asphaltstraße. Die von hier aus weiterführenden Fahrwege sind lediglich mit grobem Schotter befestigt. Die Bahn wird vorerst nicht durch Lastkraftwagen ersetzt. Das ist um so erstaunlicher, weil gleichzeitig viele Lastkraftwagen zum Holztransport eingesetzt werden. Mitunter sind von den Gleisen im festen, aber moosigen Gras gerade noch die blanken Schienenköpfe zu sehen. Die Pflanzen wachsen hier nie richtig hoch, weil Kühe, Schafe und Pferde den Bahndamm als Weide nutzen.

Der Fahrzeugpark

Die Bahn verfügt über drei Lokomotiven. Die bei den Beschäftigten der CFF Moldovita (Caile Ferrate Forrestre-Waldbahn) und den Eisenbahnfreunden beliebteste Lok ist die 763 193, eine Cn2t-Maschine, die von Krauss in Linz gebaut wurde. Sie gilt als unverwüstlich und wird trotz ihrer Leistung mit nur 50 PS allen Betriebsanforderungen gerecht.

Die zweite Dampflokomotive ist die 764 446, eine Lok aus der Maschinenfabrik Rosita, die erst in den 60er Jahren gebaut wurde, sich aber als Dn2t an bewährte ungarische Lokkonstruktionen anlehnt. Beide Loks besitzen aufgrund der vorhandenen Holzfeuerung



1 Die Lokomotive 763 193 der Waldbahn nimmt in Arghel Wasser.

Kobelschornsteine, die den Funkenflug vermeiden.
Außerdem existiert eine B'B'-Diesellok, die in der Betriebswerkstätte der Bahn selbst gebaut worden ist. Als Antrieb dient ein Lkw-Motor. Äußerlich ist die Lok den 060-DA-Dieselloks der CFR angeglichen.
Zur Inspektion auf der Strecke und für den beschränkten Transport von Material steht ein für den Betrieb auf Schmalspurgleis umgebauter „Balkancar" zur Verfügung. Die lenkbare Vorderachse wurde durch ein leichtes Drehgestell ersetzt. Dagegen blieb die hintere Antriebsachse erhalten, erhielt aber Spurkranzräder. Ein auf gleiche Weise umgebauter Pkw „Wolga" steht ausgemustert im Betriebshof.
Hauptanteil am Fahrzeugpark haben die zweiachsigen Drehschemel für den Holztransport. Bei der Bergfahrt werden sie kurzgekuppelt. Während der Talfahrt im beladenen Zustand bildet jeweils eine Holzladung selbst mit ihrer Masse die Verbindung zweier Drehschemel. Der Achsstand der Drehschemel ist recht kurz und beträgt durchschnittlich 1,5 m. Die meisten dieser Fahrzeuge sind mit Bremsbühnen und Spindelbremsen ausgerüstet.
Hinzu kommen noch einige Wagen, die auf einem kurzen zweiachsigen Untergestell in der Betriebswerkstatt selbst gebaut worden sind. Dazu gehören auch Begleitwagen für Bremser mit einem Seitenfenster (!). Sie sind nicht größer als ein Abteil eines modernen D-Zug-Wagens. Zur Ausrüstung dieser Dienstwagen gehören ein Ofen und zwei Werkzeugkisten in Längsrichtung, die gleichzeitig als Sitzbänke dienen.
Bei Bergfahrten läuft hinter der Lok ein kleiner O-Wagen als Hilfstender mit Kohle und einem Schutzdach. Während der ganzen Fahrt ist hier ein Forsteisenbahner nur damit beschäftigt, Kohle oder Holz nach vorn in die Lok zu schaufeln bzw. zu reichen.
In der Lok reicht der Platz gerade für eine Kohlenkiste wie für einen gewöhnlichen Kachelofen. Das in der Lok vorhandene Holz wird gestapelt und dient als Sitzplatz für Führer und Heizer. Wenn gegen Ende der Fahrt diese Brennstoffvorräte aufgebraucht sind, müssen dann beide stehen.
Einige ebenfalls sehr kurze Flachwagen sind in jedem Zug mit dem für Holzeinschläge erforderlichen Werkzeugen, wie Motorsägen, Äxte, Keile und Seile anzutreffen.

Mitfahrt wird zum Erlebnis
Über ein uraltes Kurbelinduktortelefon mit Steckbuchsen in der Zentrale der Bahn oder durch eine Inspektionsfahrt mit dem „Balkancar" wird der Bedarf an Drehschemeln für die einzelnen Einschlagstellen festgestellt.
Am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr setzt sich in Moldovita der erste Zug in Bewegung. Die kurzgekuppelten Drehschemelwagen mit ihren kleinen Achsständen schaukeln und scheppern beängstigend über die kaum sichtbaren Gleise. Am Zugschluß hängt ein Begleitwagen. In ihm befinden sich der Zugführer, einige Bremser, Waldarbeiter, aber auch Frauen und Kinder, die zum Pilze- und Beerensuchen mitgenommen werden. Wird es zu eng, weicht man auf die Bremsbühnen der Drehschemel aus oder hängt noch einen Flachwagen für Werkzeug an. Angehalten wird nach Bedarf. An den einzelnen Abzweigstellen werden die Wagen verteilt.

2


3


4


Nach 11 Kilometer Fahrt erreicht der Zug den Ort Arghel. Mit einer Pulsometeranlage wird nun Wasser aus dem Flüßchen Moldovita gepumpt. Das Gleis liegt hier unmittelbar neben dem Fluß und einem Lebensmittelladen, wo sich einige der Bremser und Arbeiter für den Tag versorgen.
Nachdem an allen Verladestellen Drehschemelwagen abgesetzt worden sind, erfolgt die Rückfahrt mit den am Vortag beladenen Wagen. Dabei werden aber nicht wieder alle Seitentäler bedient, sondern nur die Wagen auf der Talstrecke eingesammelt. Von verschiedenen Abzweigstrecken mit entsprechendem Gefälle werden nämlich die beladenen Drehschemelwagenpaare einzeln und mit einem Bremser besetzt ins Tal gerollt. Beim ersten Abzweig gleich hinter Moldovita reicht sogar das Gefälle aus, um die Wagen bis in den Betriebshof rollen zu lassen. Die dafür nötige Absicherung erfolgt vorher telefonisch. Bei Bedarf ist nämlich mittlerweile die Diesellok oder eine zweite Dampflok mit einem Leerzug bergwärts unterwegs.
In der Regel ist bis gegen 17.00 Uhr der Betrieb abgewickelt. Bei Eintritt der Dunkelheit werden die Abrollfahrten grundsätzlich eingestellt.

5



6



2 Der Frühzug verläßt mit der Lok 763 193 Moldovita.

3 Der Zug nähert sich dem Dorf Arghel.

4 Lok 763 193 mit dem Kohlentender, davor das Rangierpersonal der Waldbahn.

5 Der Inspektionsfahrten dienende Balcancar.

6 Nach dem gleichen Prinzip wie der Balcancar ist dieses Inspektionsfahrzeug mit Mineralwasserbahn Borsec aufgebaut.

Fotos: Verfasser

Waldbahn im Modell?

Die Nachbildung einer solchen Waldbahn auf einer Modellbahnanlage sollte nach dem gleichen Grundsatz erfolgen wie jegliche andere Nachbildung des großen Vorbildes: „Weniger ist mehr" sollte der Gesichtspunkt bei Verwirklichung dieses Wunsches sein.
Sehr gut eignet sich die Nachgestaltung der Umladestelle zur Regelspurbahn. Die Behandlungsanlagen der Waldbahn, die auch beim Vorbild recht einfach ausgefallen sind, beanspruchen nicht viel Platz: Ein einständiger Lokschuppen, ein oder zwei Umfahrgleise, eine kleine Werkstatt, die Umladeanlagen und eventuell ein Sägewerk.
Natürlich hat eine Holzeinschlagstelle mit gerade geschlagenen Baumstämmen, Pferdefuhrwerken und Anschlußgleisen seinen Reiz, zumal gerade hier dann interessante Rangiermanöver nachempfunden werden können.
Wer weniger Platz hat, kann einen Streckenabschnitt nachbilden, eventuell eine Ortsdurchfahrt mitten auf der Straße. Beide „Enden" der Strecke kann man hinter Häusern oder stilgemäß im dichten Wald verschwinden lassen. An einem kleinen Teich könnte mit dem Pulsometer Wasser genommen werden, vielleicht werden noch einige Drehschemel auf einem Stumpfgleis abgesetzt, und die Fahrt geht weiter.
Hierbei nun kann man es sich einmal leisten, die Gleise absichtlich etwas holprig zu verlegen, sofern das die sichere Kontaktaufnahme der Lok überhaupt zuläßt.
Modellbahngras darf alles überwuchern, von der letzten Entgleisung liegen noch zwei Drehschemel umgestürzt am Bahndamm, Kühe weiden zwischen den Gleisen, ein Schäfer treibt seine Herde über einen Berghang...
Die Waldbahn Moldovita ist nicht die einzige dieser Art in der VR Rumänien. Trotz vieler Betriebseinstellungen in den letzten Jahren existieren noch einige Waldbahnen mit sehr interessanten betrieblichen Begebenheiten. So zum Beispiel die Bahn in Covasna, nordöstlich von Brasov, die aus zwei Teilstrecken besteht, deren Höhenunterschied von einigen hundert Metern durch eine Standseilbahn überbrückt wird.
Die Kuriosität dieser Bahn besteht im Einsatz von Pferden zum Rangieren. Dampfloks besorgen den Zugdienst. Speziell dieser Bahn wird ein nächster Beitrag gewidmet sein.

Jochen Kretschmann, Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Die G 8 – das „häßliche Entchen"

„Preußische Lokomotiven waren alle häßlich", erklärte mir einmal ein bekannter Journalist und verglich zum Beweis die bayrische S 3/6 mit der preußischen S 10. Natürlich fiel dieser Vergleich nicht zugunsten der preußischen Länderbauart aus, auch die württembergische C und die sächsische XVIII H hatten gefälligere Formen – und nicht nur das. Auch in der einschlägigen Literatur fehlte es nicht an Formulierungen wie: Preußischer Zweckbaustil, plump, ungefüge und dergleichen mehr. Laß sie reden und schreiben, dachte ich, sie wissen es nicht besser. Als ich jedoch zum ersten Mal vor einer preußischen G 8 stand, erschrak ich. Eine P 6 als Vierkuppler ohne Laufachse... Der Schornstein zu weit nach vorne gerutscht, Sandkasten und Dampfdom schienen ihre Plätze verwechselt zu haben, das flachgewölbte Führerhausdach mit Lüfteraufsatz reichte nur knapp bis zur Tenderbrücke, und die Anordnung der Hauptluftbehälter erschien mir auch verunglückt. Der Tender glich dem einer P 8, bei dem man den Aufsatz abgeschnitten hatte, dazu zwei Drehgestelle mit Rahmenwangen aus Stahlblech. 55 1632 nannte sich diese Eisenbahn, bei der man aus Sparsamkeitsgründen auf die Vorwärmeranlage verzichtete, dafür den Kessel mit 12 atü Grenzlast, jedoch mit zwei hochliegenden Strahlpumpen, versehen hatte. Der Führerstand war klein und eng. Der Platz für die beiden Drehsitze war noch vorhanden – aber die beiden Schiebefenster mit Holzrahmen reichten nur für Personen bis zu 1,75 m...

Und mit diesem Ungetüm sollte ich nun über die alte „Ostbahn" bis nach Kietz an der Oder schaukeln? Das wird nichts, dachte ich. In Strausberg, spätestens aber hinter Rehfelde, auf der Steigung nach Garzau, werden sie uns als „hilfloses Gefährt" von der Strecke holen müssen.

Der Meister, „Matrosenfranz" genannt, beruhigte mich und bemerkte, daß man früher mit dieser Lokomotive in strengen Wintermonaten sogar Schnellzüge befördert habe... Auch einer von denen, dachte ich, die früher nur Schnellzüge gefahren haben. Aber ich dachte es eben nur, denn wer möchte bei seinem Meister schon ins Fettnäpfchen treten.

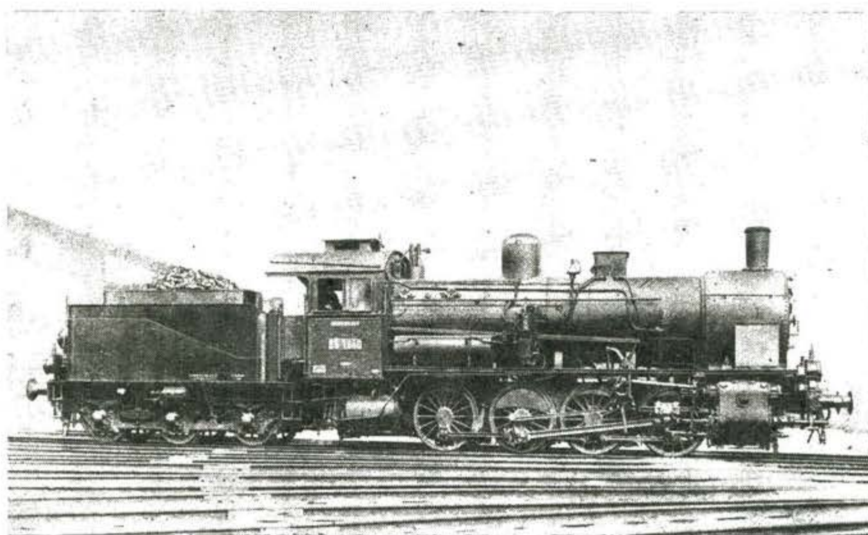
Es war bereits dunkel, als wir in Wuhlheide den Nahgüterzug 8083 nach Kietz bespannten. Zwei Kollegen aus Angermünde mit einer 42er auf dem Nebengleis sparten nicht mit Witzen. Aus welchem Museum wir diese Maschine hätten, und ob die denn schon rauchen dürfe, ob sie schon Wasser bekomme oder noch Milch trinke und und und... Wer von den Schwarzen kennt sie nicht, die Kalauer ohne Zahl in den unterschiedlichsten Variationen. – Unser Zug hatte eine Last von 800 Tonnen. Und damit die langgestreckte Steigung von Grabensprung nach Kaulsdorf hoch? – Das wird nichts, dachte ich! Wenn dann noch die Einfahrt in der großen Rechtskurve beim Friedhof „Halt" zeigt, ist Feierabend. Dann bewegt sich kein Rad mehr.

Ausfahrt frei! Ich baute mein Feuer auf. Nach der zwölften Schaufel sagte mein „Geschäftsführer": „Genug, Kleiner – mehr verdaut sie nicht!" Die Dampfpfeife grellte nicht wie bei anderen Maschinen, viel eher erinnerte ihr Ton an das Quieken eines Ferkels, das am Schwanz gezogen wird...

Mit hohlklingendem Schnauben jagte der erste Abdampfschlag durch den Schornstein. Zwei-, dreimal versuchte die G 8 zu „stolpern", fing sich dann aber auch ohne Sand. Die Feuertür klirrte im Abdampfrhythmus. Ich blickte mißtrauisch aufs Kesselmanometer. Elfeinhalb. Als der Meister in der Verbindungskurve zur „Ostbahn" kurzzeitig den Regler schloß, röchelten die Sicherheitsventile. Nichts besonderes, denn bei geschlossenem Regler kocht jede Maschine. Es ging vorwärts, und vorsorglich pumpte ich erst einmal Wasser.

Frei, zwei Flügel! Gleich hinter der Weiche Grabensprung kam die „Hütte". Regler auf „volles Programm". Unsere 1632 bellte durch den Schornstein, nahm mit ihrem Achsstand von viereinhalb Metern wie ein Schaukelpferd jeden Schienenstoß mit. Jetzt hing der ganze Zug in der Steigung. Schaufeln, pumpen, Feuertür zu! Trotzdem begannen die Sicherheitsventile zu säuseln, ...sieh an, dachte ich, das hättest du dieser kleinen Katze gar nicht zugetraut.

Aus der Führerstandsecke schmunzelte „Matrosenfranz" zu mir herüber. „Na was ist, geht doch prima..." Und dann erzählt er mir, daß diese Baureihe zu den ersten Heißdampf-Güterzugmaschinen der „Preußisch-Hessischen" zählte. Sie sei äußerlich zwar keine Schönheit, doch was nütze der hübscheste Teller – wenn er leer ist...



Lokomotiven der preußischen G 8 waren über Jahrzehnte im schweren Güterzugdienst anzutreffen. Auch nach 1945 bewältigten diese Maschinen noch umfangreiche Aufgaben. Während der letzten Betriebsjahre erfolgte ihr Einsatz auch im schweren Rangierdienst, wo sie schließlich nach und nach durch Dieselloks der BR V 60 (heute 106) ersetzt worden sind.
U. B. z. die Lok 55 1840. Der Aufnahmeort und -zeitpunkt waren nicht mehr zu ermitteln.
Foto: Sammlung M. Weisbrod, Leipzig

Kaulsdorf Durchfahrt. Mit etwa 50 km/h rollen wir die Senke hinter Mahlsdorf hinab. Nebelschwaden! Hinter Rehfelde, im Roten Luch werden wir uns wohl wieder die Augen aus dem Kopf gucken müssen...

In Fredersdorf setzen wir sechs Wagen ab und nehmen 32 Achsen auf. 1000 Tonnen Buchfahrplanlast – die haben wir jetzt. Nach dem Rangieren in Strausberg kommt unsere G 8 nochmals an die „Tränke". Ein Blick auf den Tender. Viel Kohle haben wir nicht verbraucht.

Es geht weiter! Gleich hinter der Schranke wieder Nebel. Die Steigung nach Herrensee hat es zwar in sich, doch die kleine Maschine scheint ein unverwüstliches Zugpferd zu sein. Rehfelde Durchfahrt! Die Steigung nach Garzau verlangt uns alles ab. Wenn wir die Stelle mit den sieben Fichten auf der rechten Seite erreicht haben, können wir „elektrisch" weiterfahren, zumindest bis zum Kreuzungsbahnhof Rotes Luch. Scharf und abgehackt stampfen die Kolben. Die Zeiger auf den Manometern vibrieren. Der Fahrtwind verfängt sich im flachen Tender, wirbelt braunen Staub auf. Schaufeln – pumpen – schaufeln – pumpen. Die Tenderbrücke klappert. Der Nebel macht uns schwer zu schaffen, läßt uns Signale vermuten, wo gar keine stehen... Rechterhand, ein dunkler Schatten,.. die Seufzerbäume. Wir haben es geschafft! Wenn wir jetzt im Roten Luch Durchfahrt haben, ist die Steigung nach Müncheberg kein Problem mehr... Unser Zug bekommt das „Kullern", tritt unserer G 8 ins Kreuz. Die Luftsaugeventile schnorcheln. Das Waldstück vor dem Kreuzungsbahnhof ist nebelfrei.

„Einfahrt frei, zwei Flügel – Ausfahrt halt!" Da haben wir den Salat. Nichts wird daraus, einen Teil der Müncheberger Steigung mit Schwung zu nehmen. Vor dem Ausfahrsignal kommt der Zug zum Stehen. Erst jetzt, wo ich mich mit dem „häßlichen Entchen" etwas angefreundet habe, wird mir auch bewußt, welch ein Virtuose das Führerbremsventil auf der rechten Seite handhabt. Ohne einmal Lok oder Tender auszulösen, fährt er mit genau 40 durch die Weichen und hält sanft etwa zwei Meter vor dem Signal. Wer so mit dem „Angsthebel" umgehen kann, besitzt außer Wissen, Können und Erfahrung auch noch eine ausgeprägte Sensibilität für die Technik. Nur wenige können das für sich in Anspruch nehmen.

Beim Wiederauffüllen des Zuges überschlägt sich die kleine, zweistufige Luftpumpe fast. Nachdem wir die Kreuzung mit dem Personenzug nach Strausberg abgewartet haben, geht's weiter. Wir klettern den Berg hoch, die G 8 enttäuscht uns auch hier nicht. Fünf, sechs Schaufeln – und der Zeiger steht wie angenagelt kurz vor dem roten Strich. Auch die beiden Strahlpumpen, denen ich zuerst nicht so recht trauen wollte, ziehen wie bei einer „Schulvorführung". Ab Müncheberg meint es der Zufall gut mit uns. „Alles Durchgangsgut bis Kietz", teilt uns der Zugführer mit. Viel Fahrzeit können wir dabei gutmachen. Sollte alles klappen, sind wir um eins, spätestens 1.30 Uhr in Kietz. Die kleine Steigung vor Obersdorf nimmt die G 8 ohne Mühe. Nach einem kräftigen Schwung geht es durch Trebnitz, und dann ist Pause für den Heizer. Grün! Es scheint, als wäre in dieser Nacht niemand sonst unterwegs. Durch die bewaldeten Ausläufer der Seelower Höhen geht es bergab bis Werbig. Der Nebel ist verschwunden, und ein scharfer Ostwind pfeift uns von der Oder her entgegen. Wie ein Pferd, das den Stall wittert, macht die G 8 ihre Fahrt. Jetzt ist alles nur noch ein Kinderspiel. Golzow, die Überführung der Oderbruchbahn, das alte Fort aus dem 18. Jahrhundert, Gorgast – und da ist auch schon Kietz.

Der Mann mit der roten Mütze teilt uns mit, daß die Zugleitung angeordnet habe, daß wir einen Durchgänger nach Berlin-Leninallee fahren sollen. 1200 Tonnen! „Ist Eure Lok dafür nicht ein bißchen zu klein?" fragt er. „Matrosenfranz", nicht nur ein guter Lokomotivführer, sondern auch ein Schalk vor dem Herrn, reagiert prompt. „He, Jochen – der Kollege will uns einen Durchgänger nach Leninallee geben, mit 1200 Tonnen – nehmen wir die?" „Na klar, machen wir!" „Haben Sie gehört, Herr Kollege, mein Heizer sagt ja – also fahren wir!" Nach einer knappen Stunde standen wir bereits wieder am Zuge, den Schornstein in Richtung Berlin. 88 Achsen, mir war nicht ganz wohl. Mit 1200 Tonnen von Werbig hoch bis Trebnitz?

Ausfahrt frei! Ran an die Schaufel.

„...von Golzow an", vernahm ich die Stimme meines Meisters, „von Golzow an, nehmen wir die Karre was sie wert ist. In Werbig muß der Schornstein wackeln, sonst quälen wir uns an der Einfahrt Trebnitz zu Tode..."

Ab ging es. Das bleiche Mondlicht beleuchtete den Tender mit den stumpfglänzenden Briketts. „Roch-roch-roch-roch" machte es im Schornstein, der dunkle Wolken in den Nachthimmel spie.

Das Schaufelblatt knirschte in der Kohle. Grell loderten die Flammen auf dem Rost. Werbig Durchfahrt! Danach leichte Linkskurve, und jetzt hing der Zug voll am Haken. Die „1632" stemmte sich in die Stangen. Die Radreifen knirschten im Gleisbogen. Vor mir, auf dem Kesselscheitel, säuselten die beiden Ramsbottom. Gusow! Eine kurze Gerade, dann wieder eine steile Rechtskurve. Der Zug hängt wie Blei am Haken. Die rechte Hand greift zur Schaufel, die linke reißt die Feuertür auf. Gleißende Helle. Streuen, nicht Kellen, hatte „Matrosenfranz" gesagt. Sein Rat war mehr wert als Gold. Raus aus diesen Seelower Höhen. Feuertür auf, Schaufeln...

„Halt an, Kleiner..."

Die volle Schaufel noch in der Hand, stand ich auf der Tenderbrücke. Matrosenfranz klappte die Feuertür zu. Ich ließ die Kohle von der Schaufel wieder auf den Tender zurückfallen. – Jeder Heizer macht dabei eine schlechte Figur.

Grün – das Einfahrsignal von Trebnitz.

„Was denn, schon oben...?"

„Geht alles seinen Gang..."

Müncheberg! Wie mit der Zugleitung abgesprochen, „Wasserhalt". Nach kurzem Achtungspfiff zeigt das Ausfahrsignal „Frei". Hinter der Schranke das Stellwerk. Der Weichenwärter zeigte uns ein Schild: Ablösung in St. (Strausberg). Wir „donnerten" durch das Rote Luch – manche sagen zu ihm auch nicht ohne Berechtigung „Rotes Loch", weil es mitten in einer Senke liegt, dann hoch nach Garzau, Rehfelde und abwärts nach Strausberg. Inzwischen habe ich den Stehkessel abgewischt, die Holzgriffe, Schaufel und Besenstiel gescheuert und den Führerstand abgespritzt. Als wir am Ausfahrsignal halten, sehen wir uns beide an. Viel Weißes ist nicht mehr in unseren Gesichtern. „Matrosenfranz" lächelt.

Wie ein Kavalier der alten Schule lüftet er die Mütze, klemmt sie unter den Arm und meint mit einer angedeuteten Verbeugung: „Monsieur le assistent – ich danke Ihnen..."

Wäre ich damals schlagfertig gewesen, hätte ich geantwortet: „Bedanken Sie sich lieber bei Madame, monsieur, dem häßlichen Entchen..."

Der nächste Beitrag — über die BR 78 — erscheint in der Juli-Ausgabe.

Lok-einsätze

Bw Brandenburg
Zum Bestand dieses Bw gehören z. Z. folgende Lokomotiven: 52 8018, 52 8127, 52 8131, 52 8135, 52 8137, 52 8156, 52 8158, 52 8159, 52 8161, 52 8167, 52 8172, 52 8176, 52 8178, 52 8181, 52 8182 und 52 8184.
In der Regel werden u. a. folgende Züge mit o. g. Loks bespannt:
Strecke Belzig—Brandenburg: Belzig ab 5.57 Uhr, an 10.01 Uhr, ab 21.10 Uhr; Brandenburg Altstadt an 7.31 Uhr, ab 8.46 Uhr, an 22.28 Uhr.
Überführungen Brandenburg Hbf—Brandenburg Altstadt (fallweise auch mit Diesellokbespannung): Brandenburg Altstadt an 8.33 Uhr, ab 10.03 Uhr, an 10.41 Uhr, ab 13.34 Uhr, an 15.07 Uhr, ab 16.34 Uhr, ab 18.22 Uhr, ab 19.50 Uhr; Brandenburg Hbf ab 8.17 Uhr, an 10.16 Uhr, ab 10.24 Uhr, an 13.49 Uhr, ab 14.50 Uhr, an 16.48 Uhr, an 18.46 Uhr, an 20.05 Uhr.
Strecke Berlin—Magdeburg Brandenburg Hbf an 5.36 Uhr (von Berlin), 15.12 Uhr (von Magdeburg); Brandenburg Hbf ab 10.16 Uhr, 14.07 Uhr, 16.48 Uhr, 18.46 Uhr (nach Seddin).
Fr. (Stand 1. März 1983)

Bw Halberstadt
Zum o. g. Bw gehören z. Z.: 01 1511 und 44 2504 (Heizloks in Oschersleben), 50 3501, 50 3512, 50 3552, 50 3556, 50 3557, 50 3559, 50 3562, 50 3570 (Heizlok), 50 3575, 50 3579, 50 3606, 50 3631, 50 3629, 50 3675, 50 3568, 50 3705 und 50 3707.
Fi. (Stand Anfang März 1983)

Bw Blankenburg (Harz)
Die zum Bw Halberstadt gehörenden Loks 50 3565 und 50 3649 werden wechselweise von diesem Bw eingesetzt. Ein Blankenburger Betrieb erhielt vor kurzem für Heizzwecke die bis dahin in Eilsleben abgestellte 44 1488 sowie die PmH Nr. 27 (ex 22 066).
Qu./Fi. (Stand Mitte März 1983)

Bw Nossen
Gegenwärtig gehören zum Bw Nossen die Loks 50 1002, 50 1298 (Heizlok in Döbeln), 50 3529, 50 3536, 50 3539, 50 3540 und 50 3657. Die Lok 35 1113 ist Ende März 1983 abgestellt worden und ist daher vor den bekannten Eilzügen nicht mehr zu sehen!
Fi. (Stand Ende März 1983)

Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf
Derzeit sind im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf folgende Loks beheimatet: 50 3516 (k), 50 3519 (k), 50 3526 (H), 50 3543 (E), 50 3548 (z. Z. Raw), 50 3603 (R), 50 3604 (E), 50 3633 (E), 50 3650 (z. Z. Raw), 50 3657 (R), 50 3658 (H), 50 3659 (R), 50 3661 (E), 50 3663 (E), 50 3670 (R), 50 3689 (E) und 50 3698 (R). Im Raw Meiningen befinden sich außerdem die Loks 50 3644 und 50 2407 sowie 50 3646. Die Loks 50 2652 und 50 3688 wurden an das Bw Zwickau abgegeben.
Hier einige Richtzeiten von den mit Dampfloks dieses Bw bespannten Zügen:
ab KS 9.03 Uhr, an Aue 13.15 Uhr; ab Aue 15.00 Uhr, an KS 19.55 Uhr.
Ab Annaberg-Buchholz 9.45 Uhr, an Wolkenstein 10.45 Uhr, ab Wolkenstein 11.45 Uhr, an Flöha 13.05 Uhr, ab Flöha 13.22 Uhr, ab Niederwiesa 13.58 Uhr, an KH 14.10 Uhr, ab KH 16.40 Uhr, ab Flöha 17.08 Uhr, ab Waldkirchen 17.55 Uhr, an Annaberg-Buchholz 21.30 Uhr.
Ab PL 10.05 Uhr, an Flöha 11.18 Uhr, ab Flöha 11.43 Uhr, ab Niederwiesa 12.05 Uhr, an KH 12.25 Uhr, ab KH 14.12 Uhr; ab Flöha 14.30 Uhr, an PL 15.18 Uhr.
Ab Roßwein 9.09 Uhr, ab Hainichen 10.00 Uhr, an KH 11.15 Uhr, ab KH 13.30 Uhr, ab Niederwiesa 13.50 Uhr, ab Hainichen 14.22 Uhr, an Roßwein 15.15 Uhr.
Ab KH 12.20 Uhr und 20.45 Uhr in Richtung Döbeln, an KH aus Richtung Döbeln 15.30 Uhr und 9.35 Uhr. *Legende:* E – Einsatz, R – Reserve k – kalt abgest. H – Heizlok, KH – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, KS – Karl-Marx-Stadt Süd, PL – Pockau-Lengefeld.
Kr. (Stand Ende Februar 1983)

Bw Nordhausen
Planmäßig werden im Zugdienst z. Z. u. a. folgende Loks eingesetzt: 52 8069, 52 8140 und 52 8179. Der Einsatz dieser Loks erfolgt vor folgenden Zügen: Personenzüge 8542, 8543, 8544, 8545, 8546, 8547 der Strecke Nordhausen—Ellrich. Personenzüge 18 530 und 18 531 auf der Strecke Nordhausen—Bischofferode bzw. Bleicherode Ost. Ein Leerreisezug verkehrt ab Bleicherode Ost um 18.47 Uhr und erreicht Nordhausen um 19.12 Uhr.
Güterzüge von und nach Ellrich:
ab Nordhausen 12.49 Uhr, 14.41 Uhr; an Nordhausen 14.13 Uhr und 16.36 Uhr.
Weitere Güterzüge:
Bischofferode ab 9.25 Uhr, Bleicherode Ost an 9.49 Uhr, Bleicherode Ost ab 10.13 Uhr, an Nordhausen 10.38 Uhr; Nordhausen ab 10.00 Uhr, an Bischofferode 11.26 Uhr, Bischofferode ab 12.10 Uhr, an Werkbf. Deuna 13.10 Uhr (Leerfahrt), ab Werkbf. Deuna 13.55 Uhr, an Bernterode 14.08 Uhr, ab Bernterode 14.45 Uhr, an Werkbf. Deuna 15.02 Uhr, ab Werbf. Deuna 17.01 Uhr an Bernterode 17.12 Uhr, ab Bernterode 17.33 nach Werkbf. Deuna, von dort ab 19.25 Uhr nach Wolkramshausen (an 20.20 Uhr).
Ha. (Stand 1. März 1983)

Baureihe 86
Aus betrieblichen Gründen ist z. Z. die Lok 86 1001 nicht regelmäßig zwischen Schlettau und Crottendorf eingesetzt. Die 86 1333 dient ausschließlich als Heizlok in der Einsatzstelle Annaberg-Buchholz.
In diesen Tagen soll die Lok 86 1501 von Rochlitz nach Annaberg-Buchholz überführt werden. Sie wird als Reservelok für die 86 1001 vorgehalten. Die 86 1049 dient ebenfalls Heizzwecken in Pockau-Lengefeld.
Fi. (Stand Ende März 1983)

Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Zu den im Heft 2/83 veröffentlichten Angaben folgende Ergänzungen: Im Planeinsatz befinden sich die Loks 52 8085, 52 8038 und 52 8010 (am 17. Februar 1983 vom Bw Kamenz übernommen). Die 52 8152 ist an das Bw Frankfurt (Oder) abgegeben worden, und die Lok 52 8121 ist mit einem Schaden abgestellt worden. Als Heizloks dienen wechselweise die Loks 44 1251 und 44 1304.
Zh. (Stand Anfang April 1983)



TB jetzt mit Bahnbus

Für die Trusebahn (TB) sind für den Schienenersatzverkehr neue Busse aus Ungarn beschafft worden. Diese Fahrzeuge werden aber auch für Sonderfahrten außerhalb des Einzugsgebietes dieser Bahn eingesetzt. U. B. zeigt einen KOM der TB.

Foto: G. Meyer, Aue

Clemens Hahn (DMV), Ilmenau

Der gemischte Reibungs- und Zahnradbetrieb zwischen Ilmenau und Schleusingen

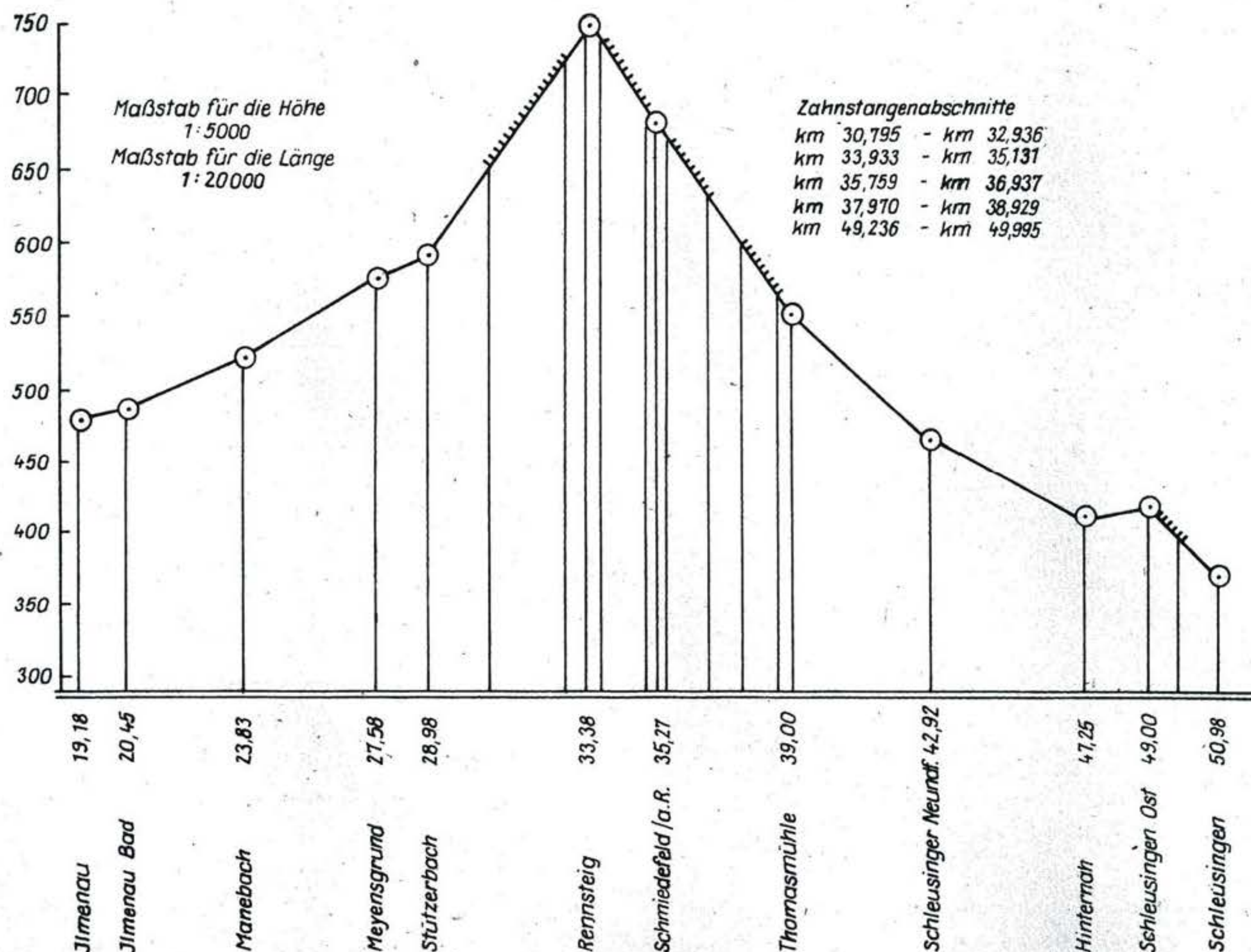
Wenn aufgrund topographischer Verhältnisse oder aus finanziellen Gründen – Tunnel und Viadukte sind bekanntlich sehr kostspielig – eine Gebirgsbahn nicht als Reibungsstrecke angelegt werden konnte, blieb nur noch die Möglichkeit zum Bau einer Zahnradbahn.
1871 schuf der Schweizer Ingenieur Niklaus Riggenbach mit der Vitznau-Rigi-Bahn die erste Zahnradbahn der Welt. Bald folgten weitere Strecken, bei denen die drei bekanntesten Zahnstangensysteme (Riggenbach, Strub, Abt) Verwendung fanden.
Auch wenn im Bereich der KPEV (Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung) lediglich Mittelgebirge lagen, sah man zu Anfang unseres Jahrhunderts noch keine Möglichkeit, die hier für Eisenbahnen auftretenden Steigungen von 60 ‰ im Adhäsionsbetrieb zu überwinden. So entschloß sich auch die preußische Eisenbahnverwaltung zum Bau von Zahnradstrecken.
Auf der Strecke Ilmenau—Schleusingen sollte diese Betriebsform zum ersten Mal in Preußen zur Anwendung kommen. Da die Steigungen auf dieser Bahn keinen durchgehenden Zahnradbetrieb erforderten, griff man auf den gemischten Reibungs- und Zahnradbetrieb zurück. Bei der HBE (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) wurden auf der Strecke Blankenburg—Tanne mit dieser Betriebsform bereits gute Erfahrungen gesammelt.
Insgesamt betrieb die KPEV sechs Zahnradbahnen und zwar:
KED (Königliche Eisenbahndirektion) Erfurt:
Ilmenau—Schleusingen
Suhl—Schleusingen
KED Mainz: Boppard—Buchholz
KED Frankfurt (Main): Dillenburg—Ewersbach
KED Köln: Linz (Rhein)—St. Katharinen
KED Kassel: Schwebda—Heiligenstadt.

Zur Streckengeschichte

1879 erhielt Ilmenau einen Eisenbahnanschluß nach Arnstadt. Ursprünglich war vorgesehen, diese Bahn über Königsee nach Saalfeld zu verlängern und eine Zweigbahn Ilmenau—Suhl zu bauen. Beide Projekte wurden nie verwirklicht.
Ende des vergangenen Jahrhunderts entstanden in Schleusingen, Schmiedefeld und Stützerbach erste Gedanken über den Bau einer Eisenbahn von Schleusingen nach Ilmenau. Wie über-

1 Streckenprofil zwischen Ilmenau und Schleusingen. Die Kilometerangaben beziehen sich auf die durchgehende Streckenkilometrierung Plaue—Themar.

1



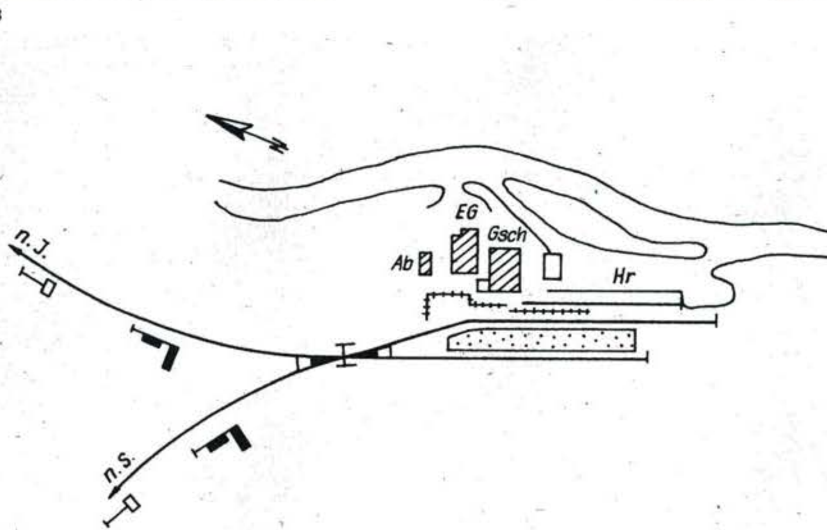
all im damaligen Deutschland, sollte auch diese Verbindung die industrielle Entwicklung in den genannten Orten fördern.
Nach langwieriger Vorverhandlungen kam schließlich 1899 ein Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha zustande. Am 30. Juni 1903 begannen die Bauarbeiten, und am 13. August 1904 konnte die Teilstrecke Ilmenau—Stützerbach feierlich eröffnet werden. Ab 1. November des gleichen Jahres wurde auf der Gesamtstrecke der Betrieb aufgenommen.
Die Bahn hat von Anfang an die wirtschaftliche Entwicklung der Orte Manebach, Stützerbach, Schmiedefeld und Schleusingen gefördert. Der Fremdenverkehr nahm beträchtlich zu, und die Glas- bzw. Holzindustrie erreichte ein bis dahin nie gehabtes Ausmaß.
Auf der gesamten Strecke waren fünf Zahnstangenabschnitte verlegt (siehe Bild 1). Die größte Streckensteigung lag bei 1:16,67, was 60 ‰ entspricht. In verschiedenen Veröffentlichungen wird behauptet, daß diese Steigung auf allen Zahnstangenabschnitten durchgehend vorhanden sei. Dem ist nicht so. Die Zahnstangenabschnitte wiesen unterschiedliche Steigungen auf. Auch gab es innerhalb der Zahnstangenabschnitte Neigungsunterschiede.
Im übrigen wurde das auf dieser Strecke angewendete System Abt erstmalig zwischen Blankenburg und Tanne erfolgreich erprobt.

Der Betriebsablauf
Im folgenden wird versucht, eine Fahrt von Ilmenau nach Schleusingen zur Zahnradbahnzeit um 1910 zu beschreiben:
In Ilmenau trifft ein Personenzug aus Arnstadt ein, der auch einige Güterwagen mitführt. Eine preußische T 26 übernimmt den Zug. Mit Zwischenhalten in Ilmenau Bad, Manebach und Meyersgrund zieht ihn diese Lok zunächst bis Stützerbach.
Hier ist ein längerer Zwischenhalt vorgesehen. Die Güterwagen – von denen in gemischte Züge nicht mehr als 12 Achsen eingestellt werden dürfen – werden an die Spitze des Zuges rangiert. Die Lokomotive nimmt Wasser, wird an den Schluß des Zuges gesetzt und erhält die üblichen Schlußsignale. Jetzt beginnt die Lok den Zug zu schieben. In der Ortslage Stützerbach werden zwei stark frequentierte Wegübergänge befahren. Um die Passanten zu warnen, sind hier zwei zugabhängige elektrische Läutewerke angebracht. Dann schwenkt die Strecke in den Lengwitzgrund ein, und nach wenigen Minuten wird der Zug abgebremst. Mit 5 km/h erfolgt die Einfahrt in den Zahnstangenabschnitt. Der Zug beschleunigt wieder. Für die Fahrt im Zahnstangenabschnitt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h zulässig. Nach ungefähr zwei Kilometern verläßt der Zug mit verringerter Geschwindigkeit den Zahnstangenabschnitt.
Das Einfahrsignal der Betriebsstelle Rennsteig zeigt noch Haltstellung. Damit dies auch der Lokomotivführer – der sich ja am Ende des Zuges befindet – bemerkt, sind Lokomotivhaltetafeln in einer solchen Entfernung zum Signal aufgestellt, daß beim Anhalten der Lok an diesen Tafeln die Spitze des Zuges das Signal noch nicht überfahren hat.
Der Bahnhof Rennsteig hat fast nur betriebliche Bedeutung. Die Spitzkehre wird über eine doppelte Kreuzungsweiche erreicht. Außerdem ist noch je eine Abzweigung zum Güterschuppen und zur Holzverladerampe vorhanden (siehe Bild 3). Hier kreuzen die Züge aus Ilmenau und Schleusingen. Nachdem die Zugschlußsignale umgesteckt wurden, wird die Fahrt in Richtung Schleusingen fortgesetzt. Auch bei der Talfahrt wird langsam in die Zahnstangenabschnitte eingefahren. Innerhalb dieser Abschnitte darf die Geschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten werden. Die Lokomotiven sind mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet, die sowohl auf das Reibungs-, als auch auf das Zahnradtriebwerk wirkt. Bei Ausfahrt aus dem Zahnstangenabschnitt darf nicht mehr mit der Gegendruckbremse ge-

2



3



2 Eine pr T 26 schiebt einen Zug im Zahnstangenabschnitt zwischen Stützerbach und Rennsteig (um 1910).

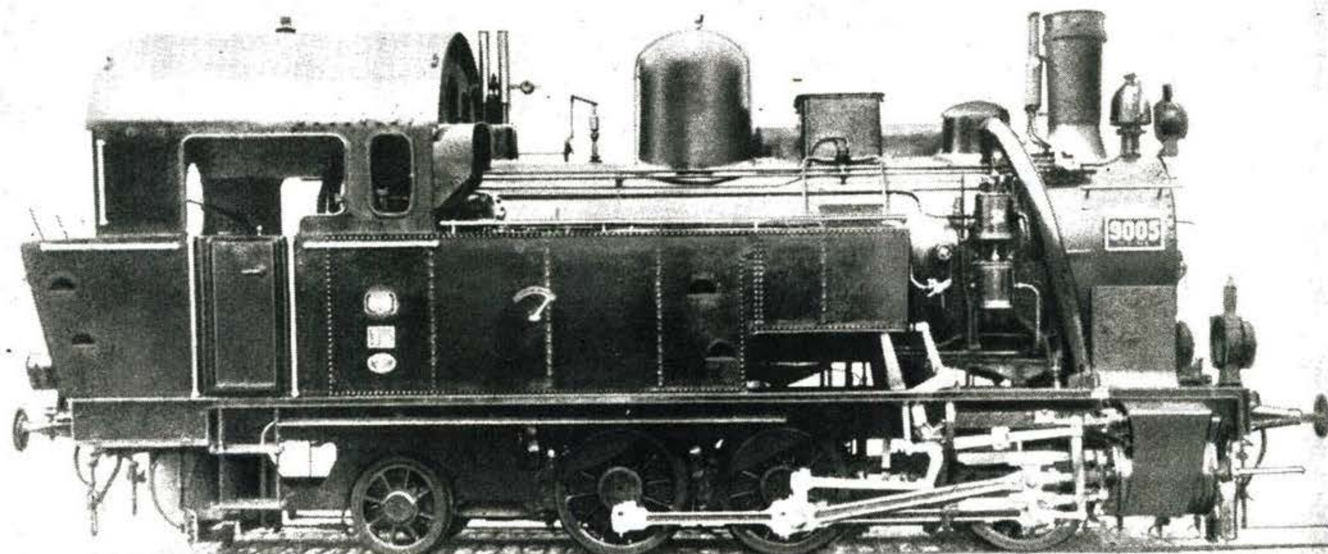
3 Lageplan vom Bahnhof Rennsteig zur Zahnradzeit (Zustand 1904 bis 1913). Unmaßstäblich, nach ⟨4⟩.

4 Eine Zahnradlokomotive der Gattung T 26 der KPEV. Die abgebildete „Mainz 9005" (spätere 97 014) wurde 1911 von Borsig mit der Fabriknummer 8000 ausgeliefert.

Zeichnungen und Repros: Sammlung Verfasser

bremst werden. Am Ein- bzw. Ausfahrstück würden sonst die Treibzahnräder sofort den Drehsinn ändern, also zurückschlagen, wobei es zu Beschädigungen an den Zahnrädern und am Einfahrstück käme. Nach der Ankunft in Schleusingen wird die Lokomotive für die Rückfahrt restauriert. Es sind wieder Güterwagen nach Ilmenau mitzunehmen. Sie werden an die Zugspitze geschoben und erhalten

4



km ab Ilmenau	m üb. NN	Stationen, Haltestellen und Haltepunkte	Zwischen den Stationen Entferng. km	Fahrzeit Min.	5 Zahnstangenstrecken, zusammen 6,24 km
0,0	477,1	Stat Ilmenau	1,3	4	
1,3	484,7	Hp Ilmenau Bad	3,3	8 1/2	
4,6	519,1	Hst Manebach	3,8	9 1/2	
8,4	573,7	Hp Meyersgrund	1,4	4	
9,8	590,9	Hst Stützerbach	4,6	24	eine Zahnstangenstrecke
14,4	746,8	Hst Rennsteig	1,9	11	eine Zahnstangenstrecke
16,3	680,3	Stat Schmiedefeld			
(20,1	557,5	Thomasmühle)	3,8	20	zwei Zahnstangenstrecken
			3,9	9	
24,0	466,6	Hst Schleusinger-Neundorf	4,3	10	
28,3	410,54	Hst Hinternah	1,8	5	
30,1	417,41	Hp Schleusingen Ost	1,9	11	eine Zahnstangenstrecke
32,0	370,8	Stat Schleusingen			

Luftleitungs- und Heizungsrohre.
Von Schleusingen bis Schleusingen Ost wird der Zug geschoben, da wiederum ein Zahnstangenabschnitt zu bewältigen ist. Von Schleusingen Ost bis Thomasmühle zieht die Lok den Zug. Da die Güterwagen hierbei zwischen Lok und Reisezugwagen laufen müssen, sind die in Schleusingen an die Güterwagen angebrachten Verbindungsrohre erforderlich.

Während wir bei der Talfahrt in Thomasmühle durchgefahren sind, wird bei der Bergfahrt die Lok umgesetzt. Zum Rennsteig hinauf sind nämlich wieder drei Zahnstangenabschnitte zu passieren. In Schmiedefeld werden dann die Leitungsrohre entfernt, um nach Schleusingen zurückgesandt zu werden... Die Verteilung der Zahnstangenabschnitte und Angaben über die Fahrzeiten siehe Tabelle.

Lokomotiven

Als der Betrieb zwischen Ilmenau und Schleusingen aufgenommen wurde, standen vier Dampfloks der Gattung T 26 zur Verfügung (Erfurt 9001 bis 9004). Drei von ihnen sind schon beim Bahnbau eingesetzt worden. Bis 1920 dürfte sich die Anzahl der T 26 für die Bahn Ilmenau—Schleusingen auf sieben erhöht haben. Es soll auch zum Austausch von Lokomotiven mit Personalen zwischen den verschiedenen preußischen Zahnradbahnen gekommen sein.

Die T 16 (spätere BR 97^0) waren C 1'-Maschinen mit getrennten, voneinander unabhängigen Reibungs- und Zahnradantrieben. Neben der üblichen Klotzbremse war zur Bremsung des Zuges während der Talfahrt Riggenbach-Gegendruckbremse sowohl für die Zylinder der Adhäsions- als auch Zahnradmaschine vorgesehen. Zusätzlich wirkte eine kräftige mit der Hand zu bedienende Bandschraubenbremse auf das Zahnradtriebwerk.

Neben der T 26 war auch die preußische T 28 kurzzeitig zur Erprobung zwischen Ilmenau und Schleusingen eingesetzt (siehe auch Beiträge im „modelleisenbahner" 5/80 und 9/80).

Die weitere Entwicklung

Die Nachteile der beschriebenen Betriebsform lagen auf der Hand: Die langen Fahrzeiten entstanden durch die betriebbedingten Halte (Umsetzen der Lokomotive) und die geringe Geschwindigkeit in den Zahnstangenabschnitten.

Aufgrund der langen Fahrzeiten war nur eine geringe Zugfolge möglich. Die niedrigen Wagenzugmassen gestatteten nur eine begrenzte Auslastung der Züge, und schließlich erforderte der große Wartungsaufwand für die Triebfahrzeuge überdurchschnittlich viel Zeit.

Zunächst setzte die KPEV auf eine neue, stärkere Zahnradlokomotive, die T 28. Als sie 1922 endlich erschien, war mit der Reibungslok T 20 (BR 95^0) aber schon eine Lokomotive vorhanden, die

Traditionslok 94 1292

Hersteller: Henschel & Sohn, Kassel
Baujahr: 1922
Fabriknummer: 18885
Ursprüngliche Bezeichnung: Essen 8662, wurde aber sofort der RBD Halle zugeteilt.
Stationierungen:
Bis 19. Mai 1927 unbekannt,
Bw Leipzig-Engelsdorf vom 19. März 1927 bis 21. November 1942,
Bw Leipzig-Plagwitz vom 22. November 1942 bis 5. Januar 1957,
Bw Leipzig West vom 6. Januar 1958 bis 6. Februar 1958,
Bw Leipzig-Plagwitz vom 7. Februar 1958 bis 24. Januar 1959,
Bw Altenburg vom 24. Januar 1959 bis 30. Juli 1963,
Bw Leipzig Hbf Süd vom 31. Juli 1963 bis 28. August 1963,
Bw Falkenberg vom 24. September 1963 bis 27. Juni 1964,
Bw Röblingen vom 28. Juni 1964 bis 10. Dezember 1964,
Bw Merseburg vom 11. Dezember 1964 bis 4. Juni 1965,
Bw Suhl vom 29. Juni 1965 bis 30. September 1967,
Bw Arnstadt vom 1. Oktober 1967 bis 20. März 1970,
Bw Meiningen/Lokeinsatzstelle Suhl vom 21. März 1970 bis 24. April 1970,
Bw Arnstadt vom 25. April 1970 bis 28. September 1971,
Bw Meiningen/Lokeinsatzstelle Suhl ab 29. September 1971
(Riggenbachbremse wurde am 25. Juni 1965 im Raw Halle eingebaut).

Mit Suhler Präzision

Die 94 1292 ist seit fast sieben Jahren zur Freude Tausender Fans bei Sonderfahrten des DMV der DDR zu erleben und läßt mit ihrem schmucken Aussehen bei Fotohalten und Scheinanfahrten die Herzen der Dampflokanhänger höher schlagen. Sie wird mit der sprichwörtlichen Suhler Präzision von Freunden der Arbeitsgemeinschaft „Friedberg", die über 80 Mitglieder zählt, mit viel Liebe von erfahrenen Eisenbahnern, Schülern, Jugendlichen und anderen Verbandsfreunden gepflegt. Sie reden nicht viel darüber. „Das Alte muß man erhalten und aufbewahren", sagte uns Lutz Frühauf. Als die 1292 im Jahre 1974 aus dem Plandienst „aussteigen" mußte und in Suhl abgestellt war, hatte Eberhard Mühlan, Lokführer mit fast 30 Dienstjahren, immer sein Auge drauf. Dann, Ende 1979, kam die „große Stunde" für den Steilrampenkletterer: Er gehörte nun mit amtlicher Weisung zum Traditionslokpark. Ein Patenschaftsvertrag zwischen dem Bw Meiningen und der AG regelte eindeutig die Pflege der Maschine. Sie kam in gute Hände und mit verständnisvollen Partnern im Bw und Raw wieder in Form. Was in über 500 Stunden freiwilliger Arbeit geschrubbt, geputzt und repariert wurde, ist beispielhaft.
R. H.

Fortsetzung von Seite 15

die Steigungen auf den preußischen Zahnradbahnen auch im Adhäsionsbetrieb bewältigen und noch wesentlich schwerere Züge als die T 26 fördern konnte.
Auch zwischen Ilmenau und Schleusingen fanden Probefahrten mit der T 20 statt, die zur vollsten Zufriedenheit verliefen. Mit ihrer hohen Achsfahrmasse von 19 t war die T 20 aber für diese Strecke zu schwer. Und es zeigte sich, daß auch die leichtere T 16[1] (94^{5-18}) den Anforderungen voll genügte. Die für den Einsatz auf Steilstrecken vorgesehene T 16[1] waren ebenfalls mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgestattet.
Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1927 wurde die Umstellung auf Adhäsionsbetrieb vollzogen. Die ersten eingesetzten 94er waren die 94 709, 94 848 und 94 1172.
Besonders interessant ist, daß zumindest während des Sommerfahrplanes 1927 die Züge noch mit Loks der BR 94 zum Rennsteig hinauf geschoben wurden. Da weiterhin in Stützerbach und Thomasmühle (oder Schmiedefeld) umgesetzt werden mußte, war noch keine bemerkenswerte Fahrzeitverkürzung zu verzeichnen. Erst mit Beginn des Winterfahrplanabschnittes 1927/28 wurden die Züge zum Rennsteig gezogen. Hier erfolgte dann das Umsetzen der Maschine. Wahrscheinlich war dies während des Sommerfahrplanes 1927 deshalb nicht möglich, weil die Gleisanlagen im Bahnhof Rennsteig noch nicht erweitert waren.
Aus diesem Umstand dürfte sich auch der Fehler ergeben, den man in der Fachliteratur sehr häufig findet: Als Jahr der Umstellung auf Adhäsionsbetrieb wird fälschlicherweise 1928 angegeben. Man ist hierbei offenbar von der aus den Fahrplanunterlagen ersichtlichen Fahrzeitverkürzung ausgegangen. Sie wurde erst 1928 wirksam, obwohl die Umstellung schon 1927 erfolgte.
Es sei noch erwähnt, daß die 94er bis 1971 auf der Steilstrecke ausschließlich anzutreffen waren. Dann erst wurden sie von Dieselloks der Baureihe 118.2–4 abgelöst. Mit Beginn des Winterfahrplanabschnittes 1973/74 konnte die Traktionsumstellung auf der Steilstrecke Ilmenau—Schleusingen abgeschlossen werden.
Für die Unterstützung beim Erarbeiten dieses Beitrages sei den Freunden Walter Grüber und Günter Fromm gedankt. Sie stellten wertvolle Angaben zur Verfügung.

Quellenverzeichnis
(1) Potthoff, G.: Die Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1979, S. 12f.
(2) Kurz, H.: Kehren und Wenden. Der Modelleisenbahner, Berlin, 3/79, S. 80f
(3) Die Lokomotivtechnik, Jahrgang 1920, Berlin, 1920
(4) Betriebsplan für die Nebenbahn Plaue—Themar. KED Erfurt, Ausgabe 1913
(5) Monatsblätter — Zeitschrift des Thüringer Wald-Vereins, Jahrgang 1905, S. 122ff.
(6) Holzborn, K.-D.; Kieper, K.: Dampflokomotiven Zahnrad / Lokalbahn / Schmalspur. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen und Albis Verlag GmbH, Berlin und Düsseldorf, 1968
(7) Grüber, W.: Winterfahrt mit der BR 94, DMV-Bezirksvorstand Erfurt, Erfurt, 1978
(8) Recknagel, P.: Traktionswechsel auf der Steilstrecke Ilmenau—Schleusingen. Der Modelleisenbahner, Berlin, 11/73, S. 333ff.

1 Bereits am 9. September 1979 war die Lok 94 1292 vor einem Sonderzug des BV Erfurt zu sehen. U. B. z. den Zug im Glasbachtal bei Stützerbach.
Foto: R. Steinicke, Dresden

2 Fotohalt mit der Traditionslok 94 1292 bei Blechstedt:
Viele Eisenbahnfreunde bannten auch diesen Sonderzug im Jahre 1981 auf ihre Filme.
Foto: G. v. Hartwig, Leipzig

3 Lok 94 1292 vor einem Sonderzug Ilmenau—Schleusingen im Jahre 1980.
Foto: M. Weisbrod, Leipzig

4 Lokführer Eberhard Mühlan und sein Heizer Ralf Felgner vor der 94 1292 in Schleusingen. Mit Engagement setzen sich u. a. auch diese Eisenbahner dafür ein, daß diese Maschine noch lange für Sonderfahrten zur Verfügung steht.
Foto: R. Heym, Suhl

5 Besonders dieses Detail ist für den Modellbauer interessant.
Foto: Ch. Köppen, Suhl

eisen bahn mosaik

1



2



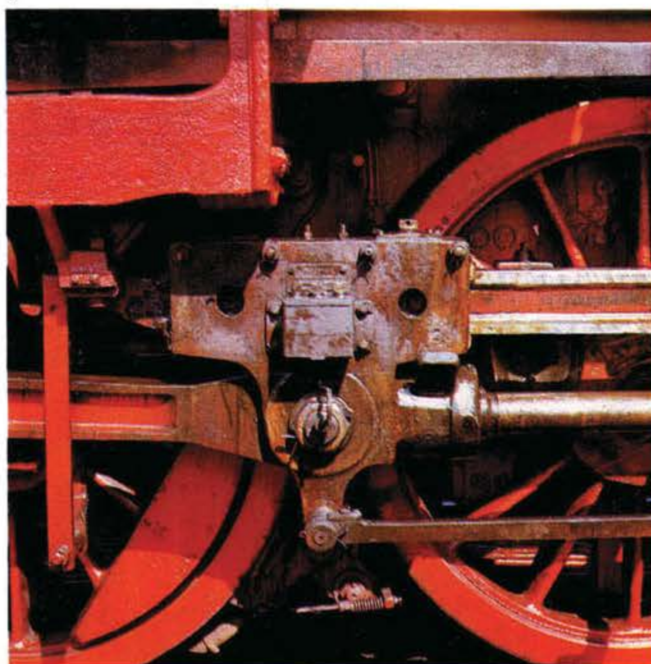
3



4



5



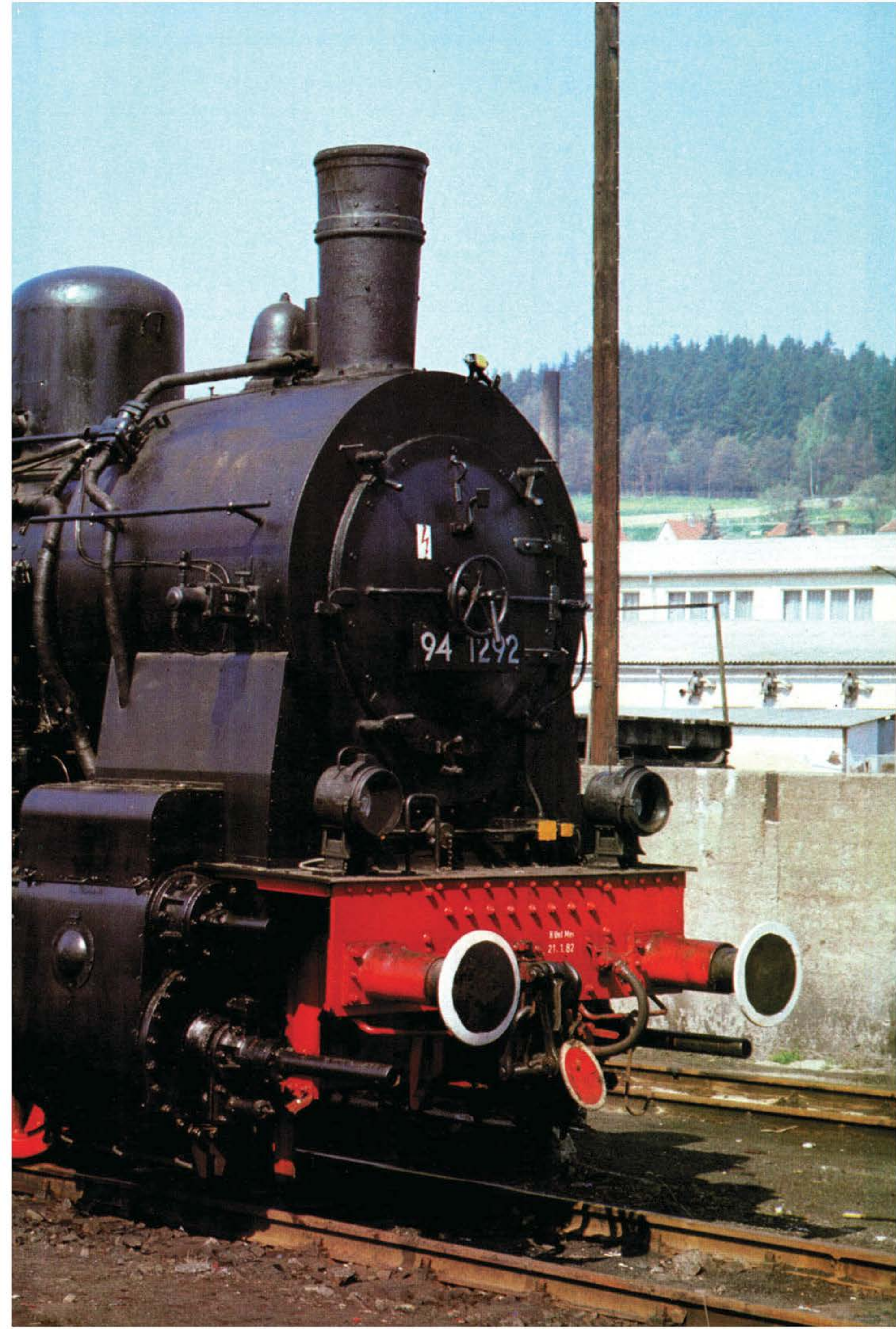
modell eisenbahner

poster

94 1292
Schleusingen 1982

Foto: G. Heym




94 1292

Das liebe Drumherum

Das Fluidum der so beliebten Schmalspurbahnen wird nicht nur durch die Fahrzeuge, sondern zu einem großen Teil durch liebenswerte und kuriose Details erzeugt. Ob es sich um einen Pulsometerwasserkran, um einen behelfsmäßigen Prellbock oder gar um ein ganzes „Ensemble" verschiedener Gegenstände, in die Natur „hineinkomponiert", handelt, alles zusammen schafft eben die berühmte Kleinbahnatmosphäre. Es lohnt sich schon, das beim „Rasenden Roland" auf der Insel Rügen aufgestöberte Sammelsurium genauer zu betrachten und – falls Sie solche oder ähnliche Bahn im Modell gestalten – derartige Einzelheiten und Kleinigkeiten auf keinen Fall zu vergessen.

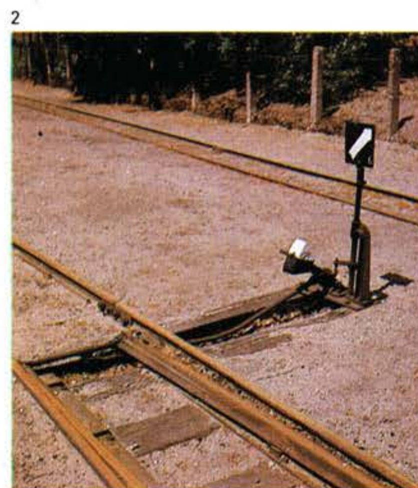
1 Motorisierter Bahnmeisterwagen mit Materialwagen.
2 Weichenhebel mit segmentförmigem Gewicht aus alten Zeiten in Göhren.
3 Pulsometerwasserkran in Binz Ost – noch in Funktion, wenn auch nur gelegentlich. Das Rohrgestänge hat man über das Auslaufrohr gehängt.
4 So sieht ein Wegübergang Kopfsteinpflaster/Schmalspurgleis aus.
5 Prellbock am Stückgutschuppen in Sellin.
6 Auch das ist ein Prellbock (Nebengleis in Binz Ost).
7 Alte Fernsprechbude an der Zugkreuzungsstelle bei Posewald.

Text und Fotos: L. Nickel, Berlin

1



2



3



4



5



6



7



Günter Driesnack, Königsbrück

Druckreife Zeichnungen, aber wie?

Sollen Baupläne von Fahrzeugen, Gebäuden und Gleisplänen veröffentlicht werden, müssen stets einwandfreie und exakte Zeichnungen vorliegen. Gleiches trifft für Typenzeichnungen zu, die bei Fahrzeugbeschreibungen zumeist unverzichtbar sind. Leider erhält die Redaktion neben guten Zeichnungen auch solche, die für eine Veröffentlichung nicht ohne weiteres verwendet werden können. Sie müssen überarbeitet und meistens völlig neu gezeichnet werden. Das kostet Zeit. Hinzu kommt, daß Übertragungsfehler nicht ausgeschlossen sind. Deshalb sollen einige Hinweise und Tips zur Anfertigung druckreifer technischer Zeichnungen gegeben werden.

Es ist gar nicht so schwierig, unter Beachtung einiger Grundregeln eine gute und saubere technische Zeichnung anzufertigen. Weshalb erst mühselig Erfahrungen sammeln, wenn andere sie bereits haben! Viele gute Ideen, Bau- und Gleispläne bleiben den Lesern unserer Zeitschrift vorenthalten, weil der eine oder andere eine scheinbar unüberwindliche Scheu hat, seine Ideen in Form einer technischen Zeichnung auf dem Papier festzuhalten. Dabei kann durch eine gute Zeichnung ein technisches Problem viel besser an den Mann gebracht werden, als durch eine noch so gute Beschreibung.

Wohl lassen alle gutgemeinten Hinweise und Ratschläge noch keine technische Zeichnung entstehen, doch helfen sie, Fehler und Mehrarbeit zu vermeiden! Man sollte auch nicht den Mut verlieren, wenn nicht gleich alles auf Anhieb gelingt. Allerdings gehört dazu etwas Übung, denn Übung macht bekanntlich den Meister!

Was ist alles erforderlich?

In jedem Fall wird eine ebene und glatte Unterlage benötigt. Am besten eignet sich dafür ein Zeichenbrett, das möglichst das Format A3 oder größer haben sollte. Dazu gehört ein mit Tuschekante versehenes 300 mm bis 400 mm langes Lineal, ein oder noch besser zwei rechtwinklige Dreiecke zum Zeichnen rechter Winkel und zur Parallelverschiebung. Natürlich dürfen weder Winkelmesser, Zirkel und Nullenzirkel noch geeignete Zeichenschablonen fehlen. Schließlich wird ein Bleistift mit Minen der Härtegrade B, HB oder F benötigt. Zum Tuschezeichnen verwendet man entweder eine Ziehfeder oder einen Tuschefüller und schwarze Ausziehtusche. Um Fehler zu entfernen, vervollständigen ein weicher Radiergummi, ein Glasfaserradierer und eine Rasierklinge unser Handwerkzeug. Daß zum exakten Zeichnen ein gut gespitzter Bleistift gehört, ist selbstverständlich.

Was muß beim Zeichnen beachtet werden?

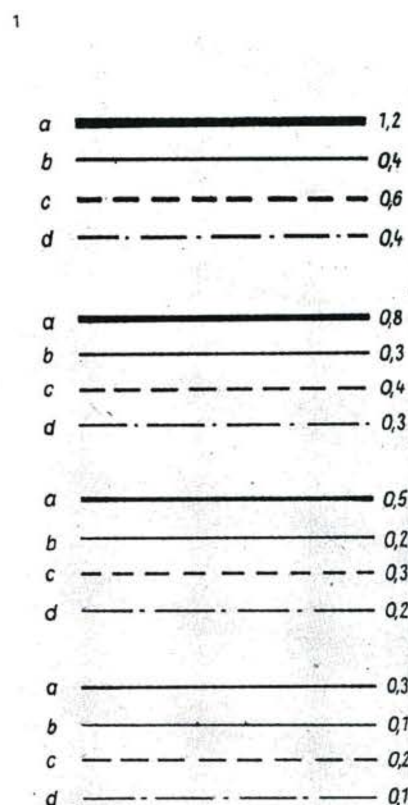
Eine druckfertige Zeichnung wird auch Reinzeichnung genannt. Sie muß in jedem Fall sauber und exakt ausgeführt sein. Linien dürfen niemals freihändig gezogen, sondern müssen selbstverständlich mit dem Lineal ausgeführt werden. Kreise entstehen mittels Zirkel, Nullenzirkel oder einer Schablone. Parallelverlaufende Linien haben stets den gleichen Abstand voneinander. Rechte Winkel sollten als solche erkennbar sein. Vor allem müssen die Zeichnung kontrastreich und schwarze Linien und Flächen immer tiefschwarz sein! Eine Zeichnung ist also erst dann druckreif, wenn sie mit Ausziehtusche nachgezogen wird.

Durch das Format der Zeitschrift ist die Abbildungsgröße einer Zeichnung vorgegeben. Es ist daher gut, sich vor Beginn der Arbeit über die Größe, besser über den Maßstab, in dem die anzufertigende Zeichnung abgebildet werden soll, zu vergewissern. Jede Zeichnung ist deshalb konsequent in einem Maßstab zu zeichnen. Bei Bauplänen oder Übersichtszeichnungen von Fahrzeugen können beispielsweise nicht immer alle Details als Einzelheiten herausgezeichnet oder in der Gesamtdarstellung vermaßt werden. Die Zeichnung soll dabei übersichtlich bleiben. Aber jedes nicht angezeigte Maß muß aus der Zeichnung abnehmbar sein.

Nicht immer ist es möglich, die Zeichnungen im Abbildungsmaßstab 1:1 anzufertigen. Das hängt sowohl von der Art als auch von der Detaillierung der Zeichnung ab. Besser, vorteilhafter und leichter ist es, eine Zeichnung mindestens doppelt so groß anzufertigen, als sie letztlich in der Zeitschrift abgebildet werden soll. Einmal können Details viel sauberer und genauer dargestellt werden, zum anderen läßt es sich dann leichter arbeiten. Wird dann die Zeichnung auf die Abbildungsgröße verkleinert, werden auch Korrekturen und Unsauberkeiten mit verkleinert, so daß sie kaum auffallen. Zum Zeichnen sind die richtigen Strichstärken auszuwählen. Sollen doch die Linien beispielsweise beim Verkleinern nicht verschwinden! Für technische Zeichnungen gibt es genau festgelegte Liniengruppen **(Bild 1)**. Doch genügt es zu wissen, daß Maß- und Schraffurlinien ein Drittel so stark sind, wie Körperlinien (Vollinien). Unsichtbare Körperkanten (gestrichelte Linien) sind nur halb so stark, und Strichpunktlinien (Mittelachsen, Teilkreise von Zahnrädern) betragen ebenfalls ein Drittel der Körperlinienstärke.

Als Zeichnungsträger ist möglichst nur Transparentpapier zu verwenden. Eine saubere Bleistiftzeichnung kann aber auch ohne große Aufwendungen für eine Veröffentlichung präpariert werden. Man kann natürlich die Zeichnung zunächst auf Zeichenkarton entwickeln,

1



1 Liniengruppen;
a dicke Vollinie (Körperkanten;
b dünne Vollinie (Maßlinien, Schraffuren)1
c) Strichlinien (verdeckte Körperkanten;
d) Strichpunktlinie (Mittelachsen, Teilkreise von Zahnrädern u. a.)

diese Bleistiftzeichnung dann unter das Transparentpapier legen und die Zeichnung darauf in Tusche durchziehen. Letztere Methode eignet sich auch dann, wenn z.B. von einem Fahrzeug mehrere im Detail voneinander abweichende Varianten dargestellt werden sollen.

Wie fängt man an?

Transparentpapier oder Zeichenkarton wird auf das Zeichenbrett mit Selbstklebeband befestigt. Soll die Bleistiftzeichnung nicht mit Tusche ausgezogen werden, ist sie mit Maßlinien, Schraffuren, Maßen und der Beschriftung komplett fertigzustellen. Soll dagegen die Bleistiftzeichnung mit Tusche nachgezogen werden, kann man sich die Maßpfeile und Schraffurlinien in der Bleistiftzeichnung sparen und sie erst in der Tuschezeichnung anbringen. Bevor die Zeichnung mit Tusche ausgezogen wird, sollten Ziehfeder, Tuschefüller oder Zirkel auf die Funktionstüchtigkeit hin überprüft werden.

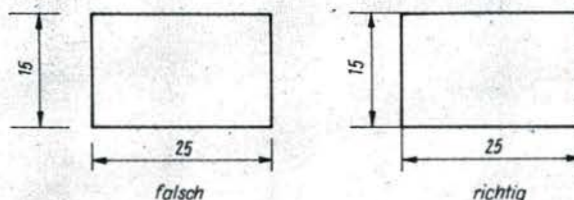
Es sollte nach dem Zeichnen eines Teiles immer so lange mit weiteren Arbeiten gewartet werden, bis die Tusche eingetrocknet ist. Groß ist sonst der Ärger, wenn die Ausziehtusche verläuft!

Die Maßlinien sind stets bis an das zu bemaßende Teil heranzuziehen **(Bild 2)**. Vorhandene Fehler in der Bleistiftzeichnung können schnell mit einem weichen Radiergummi beseitigt werden. Doch auch auf einer Tuschezeichnung sind Fehler korrigierbar! Dazu eignet sich ein Glasfaserradierer, oder man schabt mit einer Rasierklinge die Tusche vorsichtig ab. Dabei ist sehr vorsichtig vorzugehen, damit das Papier nicht beschädigt wird. Anschließend sollte die bearbeitete Stelle mit einem Radiergummi geglättet werden, damit beim anschließenden Zeichnen die Tusche nicht verläuft. Hin und wieder kommt es vor, daß Transparentpapier „fettige" Stellen aufweist, die keine Tusche annehmen. Dann rauht man ebenfalls mit einer Rasierklinge die Oberfläche etwas auf.

Beschriftung der fertigen Zeichnung

Das Schwierigste beim Zeichnen ist sicher das Beschriften! Nicht jedem liegt es, normgerechte Buchstaben und Ziffern aus freier Hand sauber und normgerecht anzubringen. Eine Schriftschablone garantiert ein exaktes Beschriften der Zeichnung. Buchstaben und Ziffern lassen sich damit schnell, einfach und sauber in die Zeichnung eintragen. Bei der Auswahl der Schriftgröße ist zu beachten, daß die Zeichnung verkleinert wird! Stehen keine derartigen Schablonen zur Verfügung, sollte die Zeichnung mit Bleistift beschriftet werden. Die Redaktion veranlaßt dann eine weitere normgerechte Bearbeitung.

2



2 Anbringen der Maßlinien

Zeichnungen: Verfasser

Wie versende ich die fertige Reinzeichnung?

Damit die Reinzeichnung sicher und ohne Schaden über den Postweg die Redaktion erreicht, muß sie entsprechend verpackt werden. Karton- oder Transparentzeichnungen bis zum Format A4 werden in einem entsprechenden Umschlag verpackt, wobei die Zeichnungen zwischen zwei starken Pappen gut geschützt sind. Vorsichtshalber sollte man auf dem Umschlag den Vermerk „Bitte nicht knicken!" anbringen. Zeichnungen, die über das Format A4 hinausgehen, dürfen sorgfältig auf dieses Format gefaltet werden.

Auf den ersten Blick sind es natürlich eine Reihe von Hinweisen, die für die Anfertigung einer druckreifen Zeichnung zu beachten sind. Dennoch hoffen wir, daß der eine oder andere Leser Mut faßt und seine Ideen zu Papier bringt. Wer die Hinweise verstanden hat, kommt sicher zurecht – auch ohne aufwendige Zeichengeräte. Und sollten Sie, liebe Leser, mit Ihrem Ergebnis nicht ganz zufrieden sein, schicken Sie uns ruhig diese Zeichnung. Wir werden sehen, was sich daraus machen läßt.

Quellennachweis:

(1) Groh: Die technische Zeichnung, VEB Verlag Technik Berlin

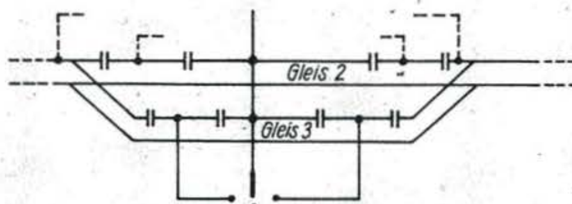
(2) TGL 9729 Blatt 1 Zeichnungen, Darstellung allgemein, Blatt 2 Maßstäbe, Blatt 3 Maßeintragungen, Blatt 4 Schraffuren zur Kennzeichnung von Werkstoffen, Blatt 5 Darstellung von Gewinden, Schrauben und Muttern und Blatt 6 Blattgrößen.

So ist es richtig

Die im Heft 2/83 auf der Seite 21 im Bild 2 dargestellte Schaltskizze hat – so lächerlich das klingen mag – einen Punkt zu viel.

Ihn beim Aufbau der Schaltung zu berücksichtigen, würde einen Kurzschluß bedeuten.

Und so sieht die Schaltung richtig aus:



Zeichnung: W. List, Stendal

Vorschau

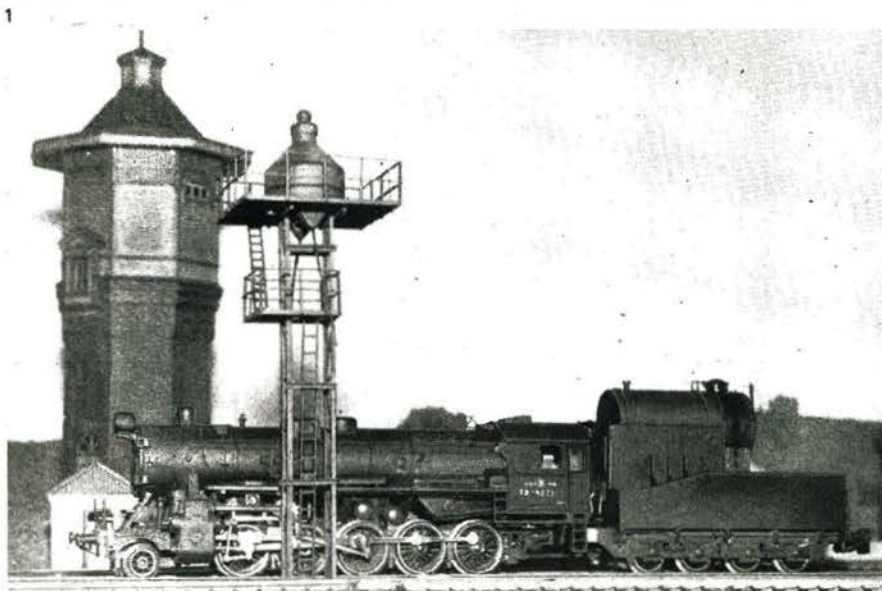
Im Heft 5/83 bringen wir u.a.:
Neue Schienfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse;
Eisenbahnen auf Usedom;
KT4D-Straßenbahnen in der DDR;
Neuerscheinungen von PIKO und BTTB in Farbe;
$H0_e$-Anlage mit sächsischen Motiven;
Bauanleitung für einen Straßenbahnwagen.

Sergej Dowgwillo, Moskau

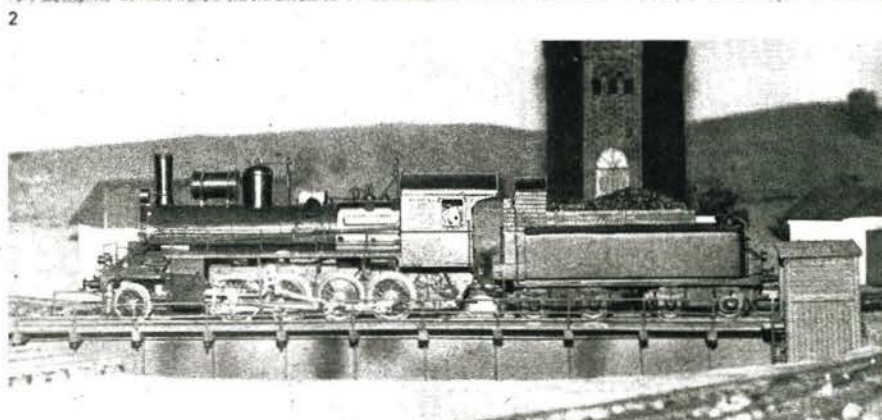
Sowjetische Eigenbaumodelle

Seit 1962 baut Igor Iwanowitsch Prochorow aus Moskau, Mitglied des dortigen Modelleisenbahnklubs, Modelle in der Nenngröße H0.
Zunächst beschäftigte sich dieser Modellbahnfreund mit dem Umbau von PIKO-Modellen. Später entstanden die ersten Eigenbauten. 10 Dampflokomotiven und über 50 Gebäude baute Igor Iwanowitsch Prochorow inzwischen, von denen wir einige auf dieser Seite vorstellen.
Neben zahlreichen Teilen vom VEB PIKO bildeten dafür Plexiglas und Zelluloid die Materialgrundlage. Doch bevor die ersten Fahrzeuge gebaut werden konnten, waren Zeichnungen und Fotos der entsprechenden Vorbilder zu beschaffen. Umfangreiche Literaturstudien brachten schließlich den gewünschten Erfolg.
Auf öffentlichen Ausstellungen wurden diese H0-Modelle bereits breiten Kreisen der Bevölkerung gezeigt.

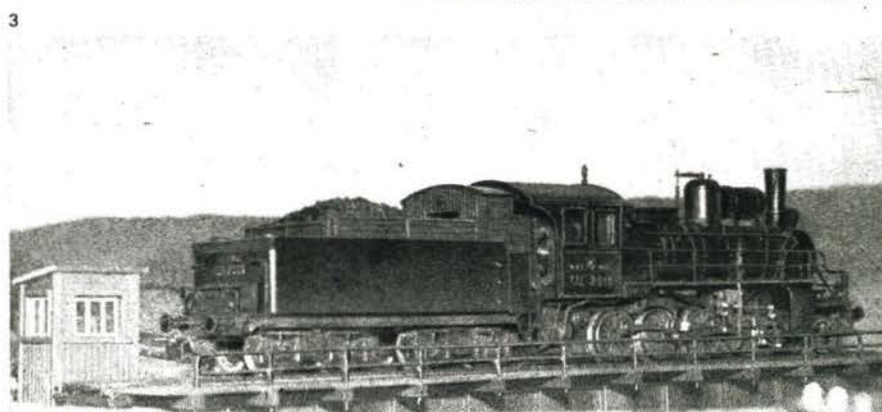
1



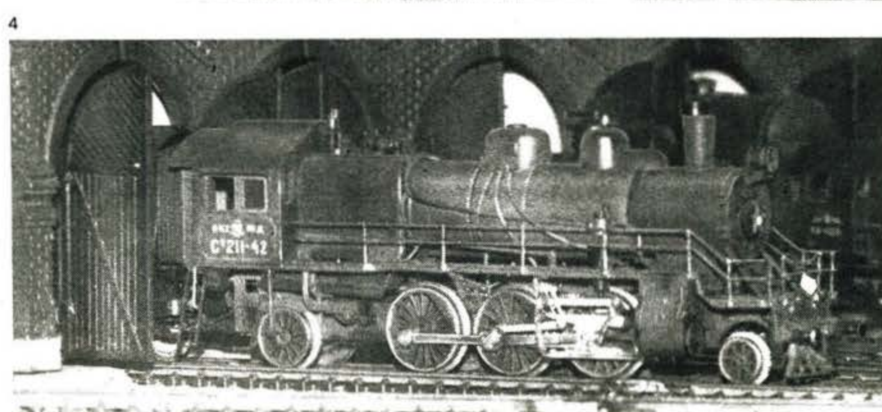
2



3



4



1 Dampflokomotive der Serie TЭ (DR-Baureihe 52) in der Nenngröße H0. Der Tender wurde nach Zeichnungen, die im „modelleisenbahner" veröffentlicht wurden, gebaut und mit einer Ölanlage, wie bei den SŽD üblich, ergänzt. Die Lok selbst entstand auf Grundlage der BR 52 vom Eisenbahnmodellbau Zwickau.

2 und 3 Modell der SŽD-Güterzuglokomotive der Serie Щ. Verwendung fand ein Fahrgestell der BR 5 von PIKO.

4 Modell der sowjetischen Personenzuglokomotive der Serie C^У. Das Vorbild war weit verbreitet und ist heute noch vereinzelt anzutreffen. Bis auf den Motor, die Lampen und Getriebe-Zahnräder sind alle anderen Teile selbst gebaut worden.

Fotos: Verfasser

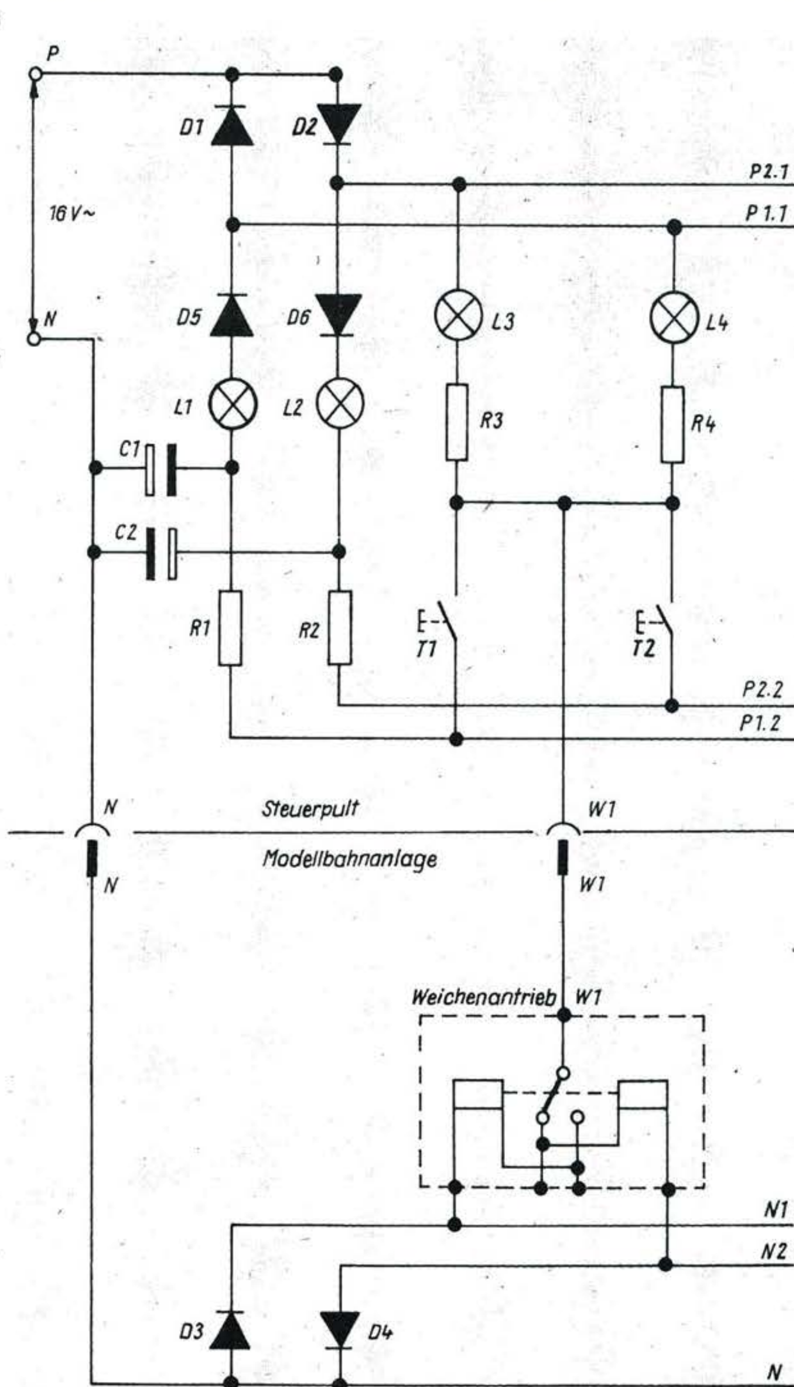
Auch in der SU ein gefragtes Hobby
Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn gibt es ebenso in der Sowjetunion. Ihre Zahl steigt ständig. Sie organisieren Modellbahn-Ausstellungen, pflegen Lokdenkmäler oder engagieren sich zunehmend bei der Erhaltung von Museumslokomotiven. Die UdSSR ist groß, und deshalb gibt es dort keinen zentral organisierten Modellbahn-Verband, wie etwa in der DDR, der ČSSR oder der UVR. Diese Freunde arbeiten gemeinsam in selbständigen Klubs, in denen bereits eine beachtliche Öffentlichkeitsarbeit geleistet wird. Wir werden künftig weiter darüber berichten.

Reiner Käseberg, Radebeul

Impulsschaltung für Doppelspulenantriebe mit Endabschaltung

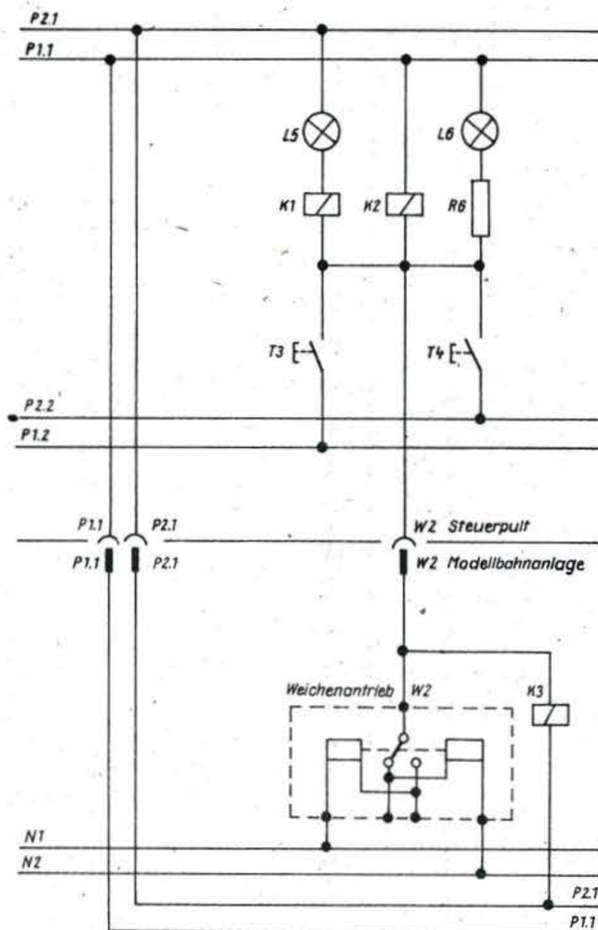
Das Anliegen dieser Steuerschaltung besteht darin, den verdrahtungstechnischen Aufwand für Weichen- und Signalantriebe auf der Modellbahnanlage zu senken. Damit ist gleichzeitig ein sicherer Schutz gegen das Durchbrennen der Antriebe gegeben.
Vom Hersteller mitgelieferte Weichenausrüstungen gestatten die Verwendung je Weiche von zwei, bei Inanspruchnahme der Rückmeldung von vier Leitungen. Hinzu kommt der als Ringleitung auszubildende Rückleiter.
Bei Anwendung der Impulsschaltung werden dagegen für die Betätigung und Rückmeldung je Weichenantrieb nur eine Leitung benötigt. Alle übrigen Weichenanschlüsse sind lediglich an ein Ringleitungssystem anzuschließen oder bleiben frei.
Bei Herstellung der Ringleitungen ist es sinnvoll, jeden Schaltdraht farblich zu kennzeichnen und dieses System konsequent einzuhalten. Damit kann auf aufwendige Beschriftungen verzichtet werden. Innerhalb des Steuerpultes werden vier Ringleitungen (P1.1, P1.2, P2.1 und P2.2) und auf der Modellbahnanlage drei bzw. fünf Ringleitungen (N, N1, N2 bzw. N, N1, N2, P1.1 und P2.1) aufgebaut.
Bild 1 zeigt die Standardschaltung für einen Weichenantrieb in Verbindung mit der Stromversorgungsschaltung. Die Zuordnung der Betätigungstasten und Rückmeldelampen zur jeweiligen Weichenstellung erfolgt durch die Gleichrichterdioden D1, D2, D3 und D4 nach dem Prinzipg der Halbwellensteuerung. Die Anzahl der anschließbaren Antriebe an die Stromversorgungsschaltung ist nicht begrenzt, muß jedoch bei der Dimensionierung der genannten Dioden berücksichtigt werden. Für die Erzeugung des Schaltimpulses wird jeweils ein Kondensator über eine Anzeigelampe, die gleichzeitig zur Ladestrombegrenzung dient, aufgeladen. Zur Zuordnung des jeweiligen Ladesystems dienen die Dioden D5 und D6. Bei Betätigung einer Steuertaste entlädt sich einer der beiden Kondensatoren über die jeweils zugeordnete Antriebsspule. Kommt es infolge eines mechanischen Fehlers nicht zur Endabschaltung, entlädt sich der Kondensator gänzlich. Nun kann über die Spule nur noch der durch die Anzeigelampe begrenzte Strom fließen. Er ist für die Antriebsspule ungefährlich, so daß ein Durchbrennen verhindert wird. Gleichzeitig zeigt die strombegrenzende Lampe (L 1 oder L 2) eine eventuelle Störung an. Bei irrtümlicher Betätigung beider Steuertasten eines Antriebes entladen sich die Kondensatoren C 1 und C 2 mit einem Entladestrom, der durch R 1 und R 2 begrenzt wird. Die Lampen L 1 und L 2 zeigen wiederum an, daß die Kondensatoren entladen sind. Der zugehörige Antrieb ändert seine Stellung nicht. Sollen mehrere Antriebe gleichzeitig betätigt werden, wie beispielsweise bei Fahrstraßenschaltungen, müssen die Kapazitäten der Kondensatoren möglicherweise vergrößert werden. Der Strom für die Rückmeldung fließt entsprechend der Zuordnung durch die Dioden über Rückmeldelampe, Vorwiderstand und die be-

1

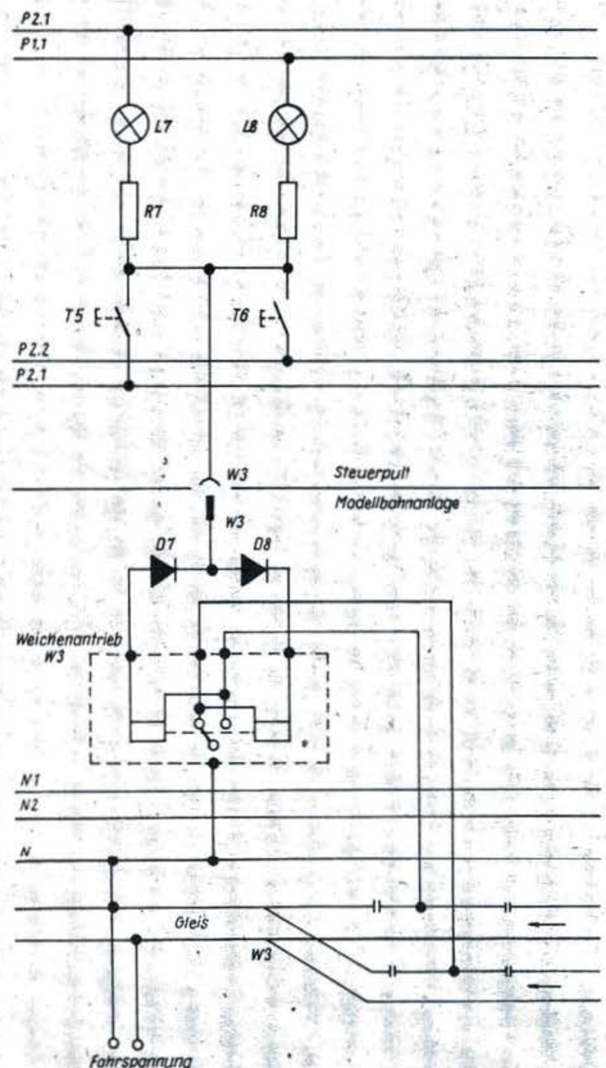


tätigungsbereite Spule des Antriebes. Da dieser Rückmeldestrom kleiner als 1/10 des Betätigungsstromes ist, bleibt der Antrieb in seiner Lage. Die Vorwiderstände zu den Rückmeldelampen sind notwendig, da bei Betätigung der Steuertasten an den Lampen die Ladespannung der Kondensatoren wirksam wird. Sie ist höher als die Betriebsspannung der Lampen und würde ohne Vorwiderstand zum Durchbrennen der Lampen führen.
Werden mit einer Weiche gekoppelte Verriegelungen gewünscht, lassen sich die Relais, wie im Bild 2 dargestellt, mit der Weiche mitschalten. Voraussetzung dafür ist, daß die Summe von Relaisstrom und Meldelampenstrom wesentlich geringer als der Betätigungsstrom (1/10) sein muß. Sind die mitschaltenden Kontakte auf der Modellbahnanlage erforderlich, so kann – durch die zusätzliche Verlegung der Ringleitungen mit den Potentialen P1.1 und P2.1 bis auf die Modellbahnanlage – das mitschaltende Relais (K3 im Bild 2) vor Ort angebracht werden. Im Bild 3 wird dargestellt, wie mit den Dioden D7 und D8 der Weichenantrieb direkt zwischen die jeweilige Steuerleitung und N genommen werden. Damit ist, wie im Bild 3 dargestellt, ohne zusätzliche Schaltmittel ein Schutz gegen Flankenfahrten durch die Weiche selbst möglich.
Es können auch andere Potentiale mit dem Nulleiter der Fahrspannung verbunden werden. Bei Verbindung von P2.2 oder P1.2 mit dem Nulleiter der Fahrspannung wird ein gegen die Nullschiene schaltendes Kontaktgleis direkt auf die Steuerleitung eines Antriebes wirken. Dadurch ist die Rückstellmöglichkeit dieses Antriebes gegeben. Es darf aber immer nur ein Potential mit

2



3



1 Standardschaltung für einen Weichenantrieb in Verbindung mit einer Stromversorgungsschaltung.
D1–D4: SY 200 (SY 170); D5, D6: SYA 12; R1, R2: 10 Ω, 2 W; R3, R4: 150 Ω, 0,5 W; C1, C2: 2000 μF, 40 W; L1–L4: 19 V, 0,05 A.

2 Mit einer Weiche gekoppelte Verriegelungen. L5, L6, R6: Daten wie Bild 1 bei L1 und R3; K1, K2, K3: siehe Text.

3 Der mit der jeweiligen Steuerleitung geschaltete Weichenantrieb.
L7, L8, R7, R8: Daten wie Bild 1 bei L1 und R3; D7, D8: S 4200.

Zeichnungen: Verfasser

schaltet werden kann. An den Anschlußpunkten des Weichenantriebes für die Rückmeldeleitungen kann man in Abhängigkeit von der Weichenstellung den Strom von N abnehmen.
Wird N mit dem Nulleiter der Fahrspannung verbunden, so kann die Fahrspannung auch an den betreffenden Fahrspannungsnull in Berührung kommen.

Mit einer Gleichrichterdiode können 19 Weichenantriebe gesteuert werden! 10 A-Gleichrichterdioden versorgen maximal 199 Antriebe. Jedoch ist dies in der Praxis nur selten vorhanden.

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

„Buchanan'sche Tragfedern"

Besonders die Main-Weserbahn und die Hannoversche Staatsbahn führten die „Buchanan'sche Tragfedern" oder Paralleltragfedern **(Bild 1)** ein. Alle Tragblätter verfügten über die gleiche Länge und eine einheitliche Breite. Zur Verminderung der Reibung lagen die einzelnen Blätter nicht unmittelbar aufeinander, sondern wurden durch in der Mitte und an den Enden angebrachte Zwischenlagen auseinander gehalten. Die Federenden hingen nicht direkt unter dem Wagen. Sie waren durch besondere Tragketten, bei den Wagen der Main-Weserbahn unter den Federn und bei der Hannoverschen Staatsbahn über den Federn, mit dem Langträger verbunden.

Die Tragketten bestanden aus den beiden Verbindungselementen „a", die an einem Ende mit den an die Achsbuchse gegossenen vier Ösen – bei der Hannoverschen Staatsbahn mit einer auf der Feder liegenden Federplatte – scharnierartig verbunden waren. Das andere Ende nahm den oberen Bolzen des Federgehänges „b" auf. Da die Tragkette mit der Achsbuchse eine sichere Verbindung bildete, verzichtete man auf die Achshalter.

Untergestelle ebenfalls aus Holz

Bis etwa 1860 wurden im deutschen Güterwagenbau die Untergestelle aus Holz gefertigt und nur teilweise die Holzlangträger durch aufgeschraubte Blechplatten verstärkt.

Die ersten Güterwagen hatten eine Tragfähigkeit von 3000 kg bis 4000 kg bei einer Eigenmasse von etwa 5500 kg. Nur sehr langsam konnte die Tragfähigkeit durch Verstärkung der Tragfedern und Achsen gesteigert werden. 1850 verfügte ein 6000 kg schwerer Güterwagen über eine Tragfähigkeit von etwa 10 000 kg.

Die Untergestelle dieser Fahrzeuge bestanden aus je zwei hölzernen Langträgern und hölzernen Kopfstücken, die durch Verzapfung und durch geschmiedete Winkel miteinander verbunden waren. Eine Verschiebung der Untergestelle wurde durch hölzerne Streben oder Andreaskreuze verhindert.

Die anfangs aus Holz, später aus Blechplatten gefertigten Achshalter verband man vielfach durch Verbindungsstangen aus Rundeisen auf jeder Wagenseite miteinander, wie beim offenen Güterwagen der Bayrischen Ludwigsbahn aus dem Jahre 1840 **(Bild 2)**.

Für den Wagenkasten wurde, abgesehen von den Beschlagteilen, ebenfalls nur Holz verwendet.

Talg, Fischtran und Klauenfett

Im Kampf gegen Heißläufer mußte bei der Achslagerkonstruktion vor allem die Zufuhr und Auswahl von Schmiermitteln berücksichtigt werden.

Die um 1830 in England angewandte „dicke Schmiere", eine Mischung aus Talg und Fischtran, war sicherlich schon bei Pferdefuhrwerken üblich. Bei den „Herzoglich-Braunschweig'schen" Bahnen durfte ein Achslager für „dicke Schmier", ein Gemisch aus Palmöl, Soda, Talg und Wasser, um 1845 mit 40 Ctr. (2000 kg) bei 200, max. 300 Umdrehungen in der Minute belastet werden.

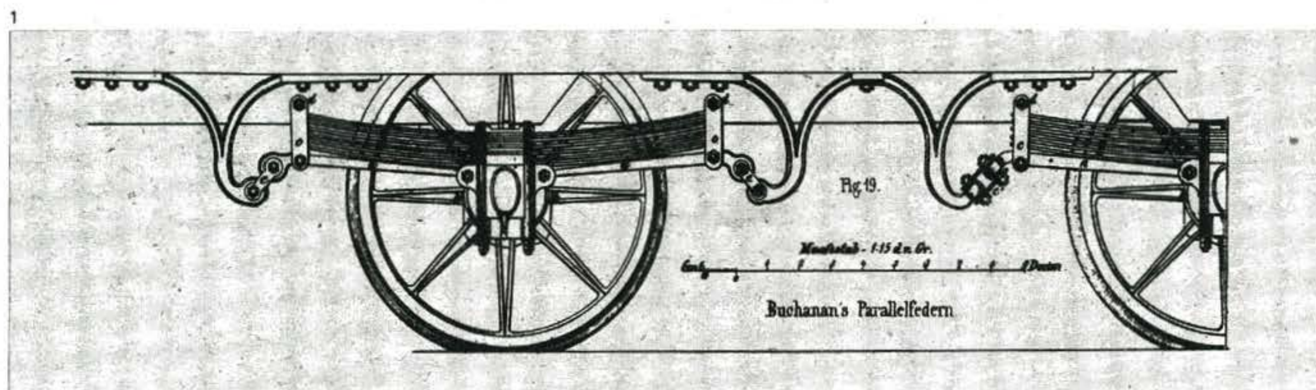
Ab 1846 wurden bereits Achslager auf „flüssige Schmiere", und zwar auf Rüböl, umgestellt. Die „flüssige Schmiere" ermöglichte das Schmieren des Achslagers von oben, d. h. der Vorratsbehälter befand sich über dem Achslager **(Bild 3)**.

Der hohe Ölverbrauch bei dieser Obenöl-Schmierung führte letztendlich zur Untenöl-Schmierung, und lediglich als Notschmierung blieb noch die Möglichkeit einer Ölzuführung von oben. Bei den Königlich-Hannoverschen Eisenbahnen waren 1864 etwa 11 000 Wagen mit Weißmetallagern und Rübölschmierung für Belastungen von 100 Ctr. (5000 kg) bei 240 Umdrehungen pro Minute im Einsatz.

Je dünnflüssiger das Schmiermittel wurde, um so sorgfältiger mußte das Achslagergehäuse gegen Schmierölverlust, Staub und Wasser geschützt werden. Daher wurde das zweiteilige Gehäuse vom einteiligen Gehäuse abgelöst, und anstelle von Holzringen kamen zur Abdichtung zwischen Gehäuse und Nabe der Achswelle schließlich Filz- bzw. Lederringe zum Einsatz **(Bild 4)**.

Rollenlager waren seit 1840 bei den Bahnen bekannt, doch führten die Versuche im Jahre 1860 an den Achsen eines Lokomotivtenders zu entmutigenden Ergebnissen.

1



Radsätze aus Holz und Papier

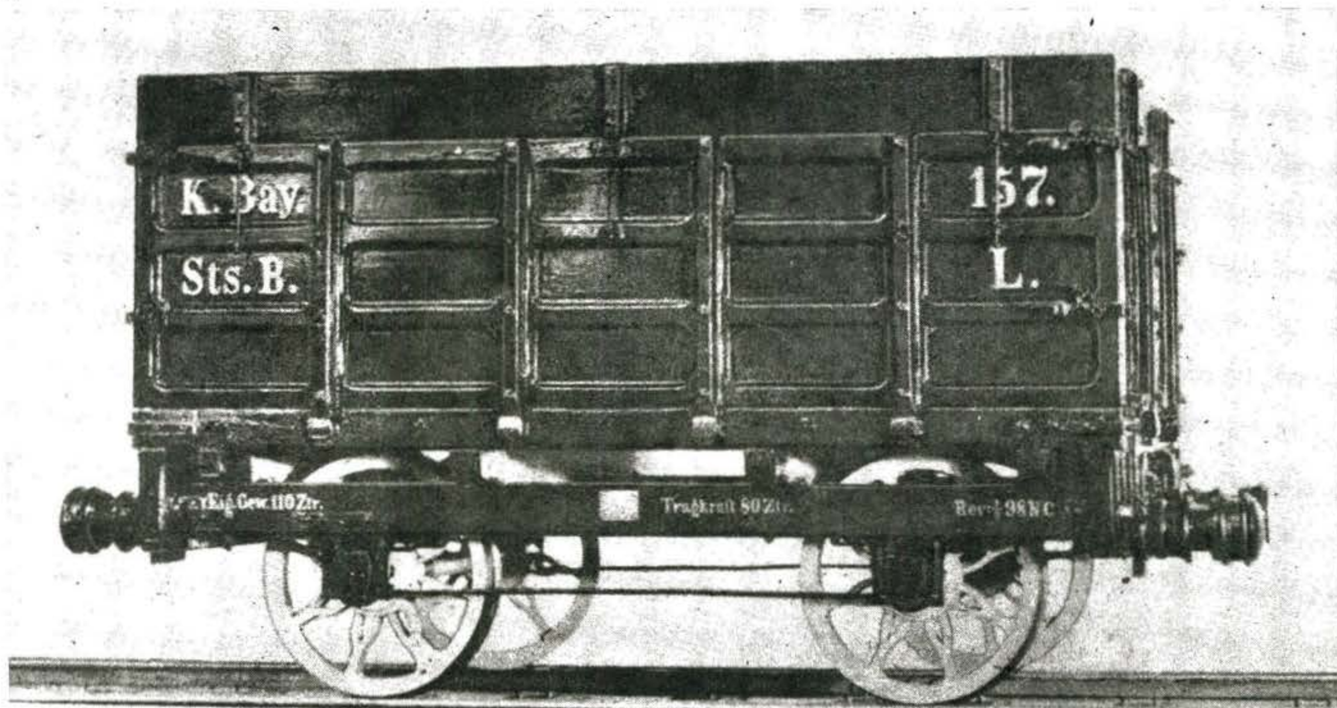
Radsätze wiesen gegenüber den bis dahin üblichen Achsen und Rädern erhebliche Unterschiede auf. Die Anpassung der Radsätze an den Eisenbahnbetrieb erforderte eine erhebliche Weiterentwicklung. Das betraf insbesondere die Konstruktion, Materialauswahl und Fertigungstechnik. So waren 1862 auf den 17 421 km des Streckennetzes des Deutschen Eisenbahnvereins 513 Achswellenbrüche zu verzeichnen.

Es gab stahlbereifte Radscheiben aus Holz und sogar Papierscheiben. Die Speichenräder wurden gegossen oder auch aus einzelnen gewalzten und gebogenen Speichen bei Weißglut im Gesenk zusammengeschmiedet **(Bild 5)**.

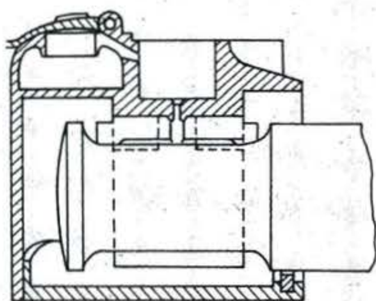
Die Scheibenräder entstanden anfangs aus Gußeisen. 1859 wurden erstmals auf der Köln-Mindener-Bahn aus Stahl gegossene Scheibenräder eingesetzt. Ab etwa 1880 gelang es, die ersten Scheibenräder zu walzen. Mit Ausnahme einiger gegossener Radscheiben, den Hartguß- und Schalengußrädern, wurden alle bereift. Die Befestigung der Radreifen auf der Radscheibe erfolgte in vielen Variationen, traten doch zahlreiche Betriebsstörungen durch Schäden an den Radreifen auf. Im Jahre 1879 waren es 4475 Radreifenbrüche auf den 56380 km des Streckennetzes der Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins. Die ersten Radreifen entstanden aus Stäben, die zu einem Ring gebogen bis zur Weißglut erhitzt unter einem Dampfhammer „verschweißt" wurden. Die Reifen mußten stets warm aufgezogen und zusätzlich befestigt werden, z. B. durch Niete, Schrauben, „Schweißen", Gießen, Löten, Umbördeln oder Sicherheitsringe. Die Lauffläche des Ratsatzes war anfangs zylindrisch, später konisch (1/13 bis 1/20). Radsätze der preußischen Staatsbahnen **(Bild 6)** bestanden aus geschweißten Speichenrädern. Radreifen wurden durch Sicherheitsringe zusätzlich gesichert. Die ähnliche Sprengringsicherung wurde schließlich 1889 als geeignetste Radreifensicherung weiter empfohlen.

Die zeitgenössische Darstellung des offenen Güterwagens im **Bild 7** entspricht etwa dem Kohlenwagen der Köln-Mindener Eisenbahn (auch Bild 4, Heft 1/83, S. 22). Charakteristisch waren die Sicherheitsketten an der „Buf-

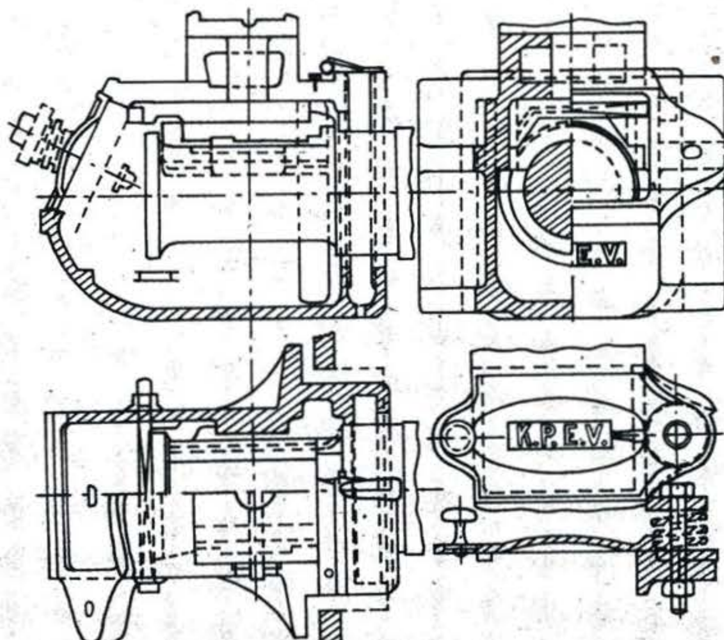
2



3



4



1 „Buchanan'sche Tragfeder".

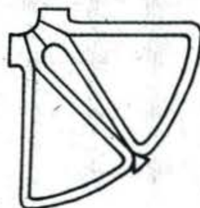
2 Offener Güterwagen der Bayrischen Ludwigsbahn aus dem Jahre 1840.

3 Achslager der Preußischen Ostbahn.

4 Einteilige Achsbuchse für freie Lenkachsen der preußischen Staatsbahn.

ferbohle" für den Zeitraum zwischen 1861 und 1876, die ab 1871 nur für Güterwagen ohne Bremse zugelassenen Hartguß- oder Schalengußräder sowie die aus waagerecht liegenden Brettern bestehenden abnehmbaren Seitenwände. Der Anstrich des Wagenkastens erfolgte in rotbraunem Farbton, des Untergestells in Schwarz, des Fußbodens in Rotbraun oder mit Karbonoleum. Alle Kanten, Leisten, Bänder, Laternenstützen, Leinenhalter, Tritte u.ä. Teile wurden schwarz abgesetzt.

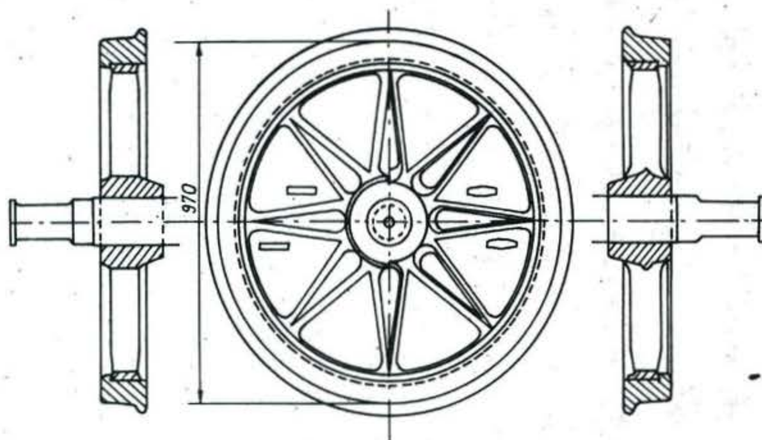
5



Die nächste äußerliche Neuerung bestand darin, daß die offenen Güterwagen Ganzstahl-Wagenkästen erhielten, deren Seitenwände fest mit dem Untergestell vernietet waren. Darüber wird u.a. der nächste Beitrag dieser Artikelserie nähere Angaben enthalten.

Hinweis:
Das Bild 6 im Heft 1/83 auf der Seite 22 ist auf dem Kopf stehend abgedruckt worden.

6



Quellenangaben:
⟨1⟩ Heusinger von Waldegg, Edmund: Die Schmiervorrichtungen und Schmiermittel der Eisenbahnwagen, C.W. Kreidels Verlag, Wiesbaden 1864
⟨2⟩ Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn, Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn
⟨3⟩ Heusinger von Waldegg, Edmund: Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik, zweiter Band, der Eisenbahn wagenbau, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1874
⟨4⟩ Brockhaus' Conservations-Lexikon, L.A. Brockhaus, Leipzig 1883

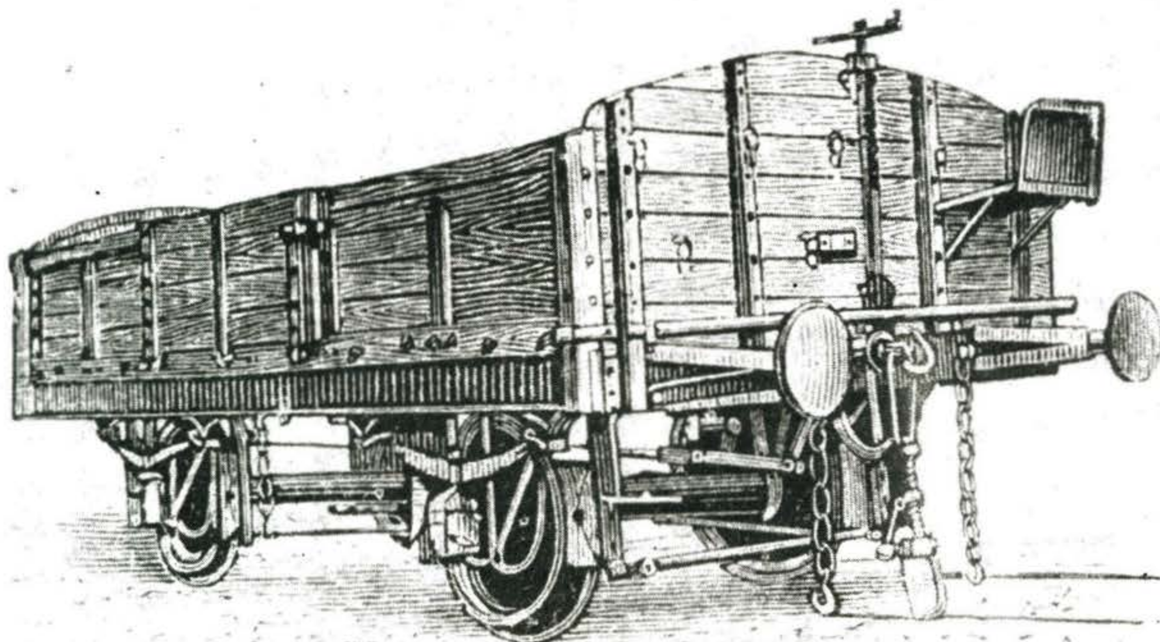
5 Zusammensetzen der Speichenräder.

6 Schweißeisernes Speichenrad, links mit gebogenen und geschweißten Speichen, rechts im Gesenk zusammengeschweißt (Maßstab 1:20).

7 Offener Güterwagen.

Reproduktionen und Zeichnungen: Sammlung der Verfasser

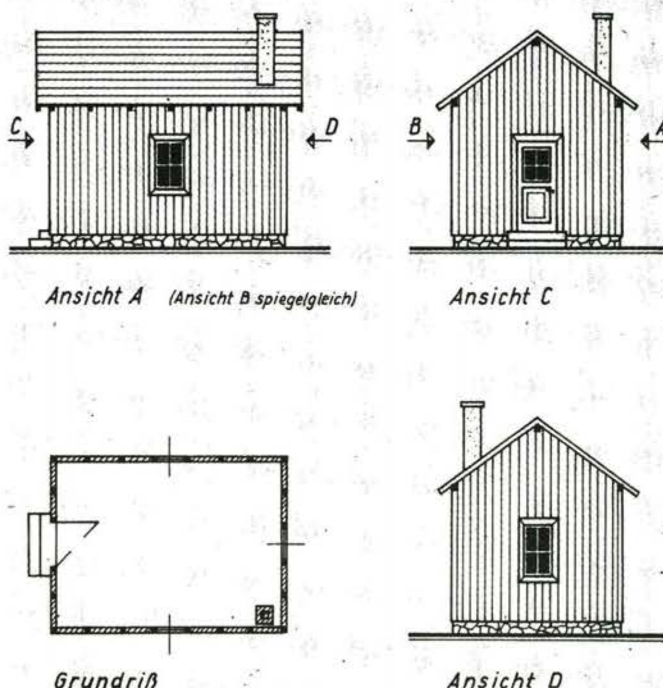
7



Horst Falk (DMV), Annaberg-Buchholz

Eine Sonntagnachmittagbastelei

Bei Nachforschungen im Staatsarchiv Dresden fand ich auch den Entwurf eines Weichenstellerhäuschens für den Bahnhof Annaberg. Er regte mich an, eine Skizze anzufertigen und danach ein Modell in der Nenngröße H0 zu bauen. Die Maße können von der Zeichnung abgegriffen werden.
Als Baumaterial finden sich bestimmt manche Reste von Bausätzen in der Bastelkiste. Entstanden ist das Modell an einem Sonntagnachmittag und wird sicherlich auf vielen Anlagen verwendet werden können.



Weichenstellerhäuschen
Maßstab 1:2 (H0)

Zeichnung: Verfasser

Nachbildung von Kies

Kies oder Sand tritt in der Landschaft in recht vielfältiger Art auf. Auch unser Vorbild braucht Sand, um z. B. im Winter bei Glätte die Bahnsteige abzustumpfen. Man findet ihn in der Regel in kleineren Boxen an den Bahnsteigenden.
Will man einen kleinen Trampelpfad nachbilden, befindet sich auf der Anlage etwa eine Baustelle oder soll eine Landstraße mit Sommerweg dargestellt werden, überall sind Kies oder Sand erforderlich.
Und da die meisten unserer Heimanlagen von den Abmessungen bedingt im ländlichen Milieu angesiedelt sind, müssen mitunter schon einige „Mengen" dieser Erdstoffnachbildungen vorhanden sein.
Vielfach wird dafür empfohlen, feinsten Normensand zu verwenden. Eine mir besser zusagende Lösung fand ich durch die Verarbeitung von möglichst ungefärbtem Holzkitt.
Dieses auf Nitrobasis zubereitete Material wird mit Verdünner zu einer leicht streichfähigen Masse angerührt. Auf die ebenfalls mit Nitroverdünner gut „vorgenäßte" Stelle der Anlage, auf der der Modellkies aufzubringen ist, ist der präparierte Holzkitt aufzutragen. Soll z. B. ein Sandhaufen auf einer Baustelle entstehen, so kann man ihn gleich an Ort und Stelle entsprechend modellieren. Bleiben wir bei der Baustelle: Hier sollte die Oberfläche nicht zu glatt dargestellt werden. Mit Radsätzen nachgebildete Fahrspuren von Straßenfahrzeugen beleben das Ganze. Zur Nachbildung von Fahrzeugladungen empfiehlt es sich, das Ladegut den Abmessungen der Fahrzeuge entsprechend auf einem Brettchen aufzubereiten und erst nach Aushärtung mit Plastifix auf dem Fahrzeug selbst zu befestigen. Bildet man die Ladung unmittelbar auf der Ladefläche nach, so würde sie durch Nitroverdünnung in Mitleidenschaft gezogen werden.
U. Schulz, Neubrandenburg

Sicherer Fahrbetrieb auf Sebnitzer Modellweichen

Auf Seite 174 im Heft 6/82 unserer Zeitschrift sind Möglichkeiten zur Verbesserung des Fahrbetriebs auf derartigen Weichen aufgezeigt worden. Ich habe schon vor längerer Zeit eine Kombination aus den beiden dort aufgezeigten Varianten auf meiner Anlage angewendet, die zur vollen Zufriedenheit arbeitet. Die Polarisierung bezieht sich nur auf das Weichenherzstück, das von den Flügelschienen elektrisch zu trennen ist. Die Flügelschienen werden mit den durchgehenden Backenschienen fest verdrahtet. Die vorgeschlagene Verbindung der Flügelschienen mit den Zungen ist durch Verwendung feinster Kupferlitze entstanden. Bei ausreichender Länge hindert sie die Leichtgängigkeit der Zungen in keiner Weise. Allerdings muß eine Verbindung an den Außenkanten von Zunge und Flügelschiene geschaffen werden.
W. Liebhard, Dresden

Frisur an der PIKO-01^5

Beim Vorbild waren bekanntlich die Tenderradsätze entweder mit Scheibenrädern, Speichenrädern oder mit beiden Radarten an einem Tender ausgerüstet. Alle sieben 01.15-Lokomotiven wurden mit unterschiedlichen Tenderaufsätzen aus Holzbohlen bzw. -brettern ausgerüstet. Ein weiteres wichtiges Detail ist der bei den Rostmaschinenmodellen fehlende Aschkasten. Auch können Heiz- und Bremskupplungen angebracht werden. Im Laufe der Zeit hat sich beim Vorbild die 01^5 verändert, was Modelleisenbahner beachten sollten.
Vor 1970 hatten die Lokomotiven noch fünfstellige Nummern (01 501 bis 01 535), und die Hauptluftbehälter hingen am Umlauf. Ab Mitte der 70er Jahre wurden die spitzen Rauchkammertüren durch flache ausgewechselt.
M. Imm, Gräfenhainichen

Verbesserungen an der BR 118 BTTB

Als die BR 118^1 mit verändertem Gehäuse erschien, baute ich ein Modell der alten Ausführung der BR 118^1 in eine BR 118^0 um. Diese Arbeiten sind sehr einfach und tragen – falls mehrere BR 118 auf einer Anlage verkehren – zur Vielfalt des Fahrzeugparks bei. Dazu sind die Stege in den mittleren Seitenfenstern und die Ordnungsnummern zu verändern. Somit entspricht das Modell dem Original im Zeitraum nach 1971.

Um den Gesamteindruck noch weiter zu verbessern, wurden die Seitenfenster bündig mit der Gehäuseoberfläche eingepaßt. Weiterhin sind die Regelspitzen- und -schlußsignale an beiden Enden komplettiert bzw. neu eingebaut worden. Um diese Verbesserungen zu erreichen, haben sich folgende Arbeitsschritte bewährt:

– Entfernen der Scheinwerfereinsätze und Aufbohren der angedeuteten Schlußsignale und des Spitzenlichtes.

– Entfernen der beiden Glühlampen mit Fassungen.

– Durchbohren der bisherigen Lampenhalterung mit vier Löchern und je 2,5 mm Durchmesser; Feilen einer Rinne zur Aufnahme des Lichtleitkabels (Bild 1, Detail A).

– Anfertigen von zwei Lampenfassungen aus Messingblech und Einbau nach Bild 1 (Diode nicht vergessen), Einsetzen der Glühlampen.

– Einbau des Lichtleitkabels nach Bild 1 (Kabel wird am Motor unten vorbeigeführt, so daß Gehäusewechsel nicht behindert wird).

Die glühlampenseitigen Enden des Kabels sind durch Drähte so zu halten, daß sie auf die Lampen ausgerichtet sind (siehe Bild 1, Detail B).

– Einbau des Lichtleitkabels für Spitzenlicht gemäß Bild 2.

– Einbau von Polystyroleinsätzen (∅ 2,0 mm) in die Scheinwerfer- und Schlußlichtöffnungen. Letztere dürfen nicht über die Gehäuseinnenkante stehen.

– Entfernen der Seitenfenster. Hinterglasung der Stege in den mittleren Seitenfenstern.

– Einpassen und Einbau der Fenstereinsätze aus stärkerem Polystyrol, so daß die Fenster mit der Gehäuseoberfläche abschließen.

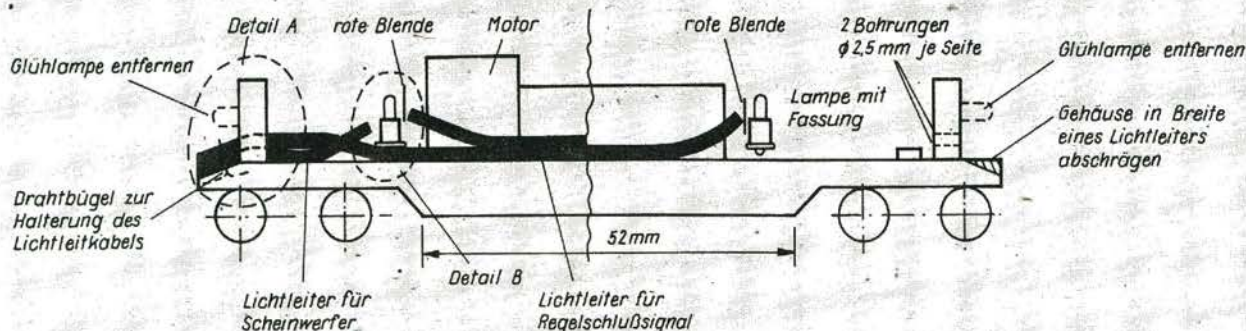
– Herstellen der neuen Ballaststücke. Aus Wachs werden die zukünftigen Ballaststücke, unter Ausnutzung des freien Raumes über den Drehzapfen und in der ehemaligen Lampenkammer, geformt und davon Gipsabdrücke hergestellt. Das Wachs wird bei mittlerer Wärme aus der Form entfernt und Blei in die Form gegossen.

– Herstellen des Lokschildes auf fotographischem Wege (z. B. 118055-1).

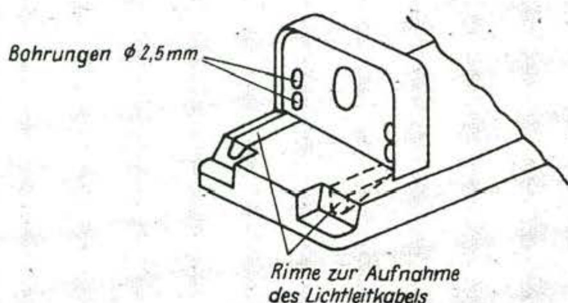
– Farbbehandlung:
1. Schlußlicht mit roter Tusche,
2. Fenstereinfassung der mittleren Seitenfenster schwarz und
3. Schwarzer Innenanstrich der Seitenfenster.

K. Richter, Königsstein

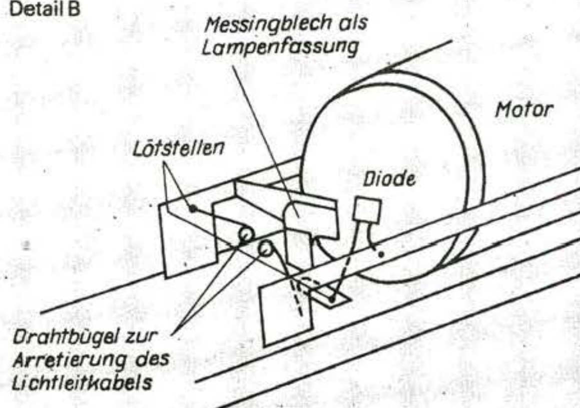
1



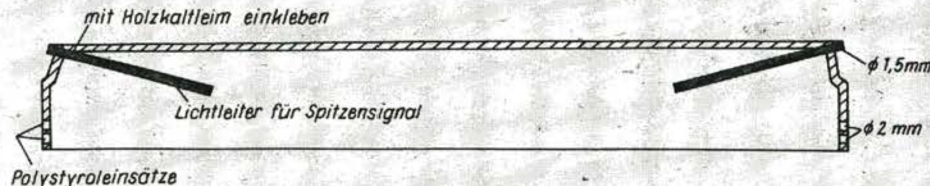
Detail A



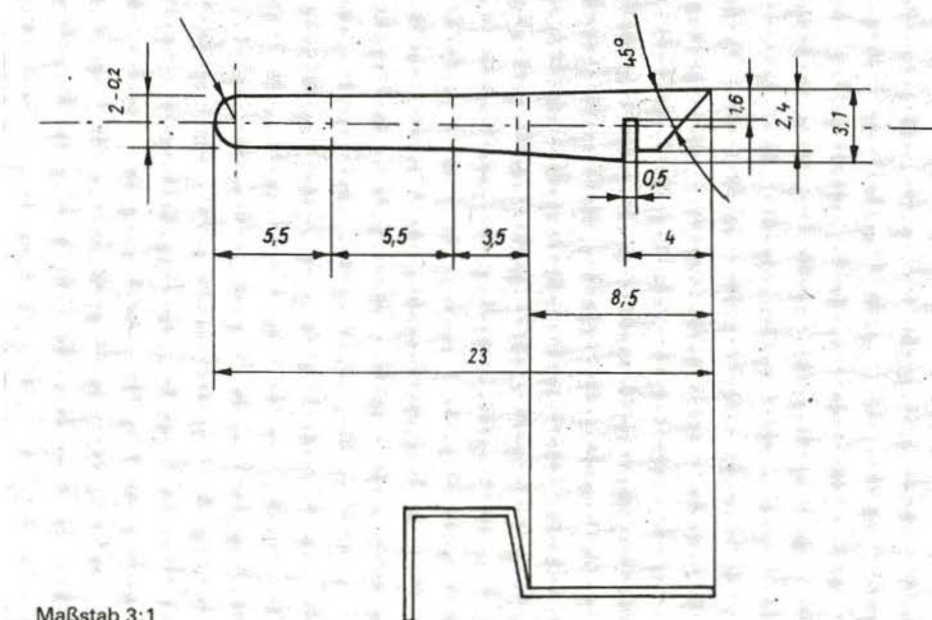
Detail B



2



TT-Kupplungen selbst gebaut



Maßstab 3:1

Seit einiger Zeit werden bekanntlich alle TT-Fahrzeuge mit der neuen TT-Kupplung angeboten. Jeder Modelleisenbahner hat außerdem Gelegenheit, ältere Triebfahrzeuge und Wagen mit den neuen im Handel erhältlichen TT-Kupplungen auszustatten. Diese Kupplungen sind zweifellos eine wesentliche Verbesserung im Modellbahnbetrieb. Jedoch werden die meisten TT-Freunde bestätigen, daß es dennoch hin und wieder zum Abhängen von Wagen kommt. Dies geschieht oft an Stellen, die vorher mehrmals sicher durchfahren worden sind, in Kurven oder auch in etwas unebenen Abschnitten. Finden das elektromagnetische Entkupplungsgleis bzw. der Handentkuppler keine Anwendung, gibt es eine sehr einfache und fahrsichere Lösung:

Eine Stirnseite der Wagen wird mit einer selbstgebauten Kupplung (siehe Skizze) ausgerüstet. An der anderen Seite des Wagens verbleibt die neue TT-Kupplung. Die selbstgebauten Kupplungen müssen sich allerdings immer auf ein und derselben Seite im Zugverband befinden (z. B. in Fahrtrichtung vorn). Es gibt nun keine Zugtrennungen mehr. Nach erfolgreicher Erprobung werden nun alle Wagen auf einer Seite mit der selbstgebauten Kupplung ausgestattet. Durch diesen Umbau ist es möglich, die pro Wagen eingesparte TT-Kupplung für die Umrüstung älterer Fahrzeuge zu verwenden. Die empfohlene Kupplung kann jeder Modelleisenbahner mit wenig Aufwand selbst herstellen. Dazu sollte etwas Kupfer- oder Messingblech von 0,4 mm bis 0,5 mm Stärke verwendet werden. Gut geeignet sind handelsübliche Schlauchverbinder. Zur Herstellung dieser Kupplung hat sich folgende Technologie bewährt:

1. Stücke von 23 mm Länge und etwa 4 mm Breite vom Schlauchverbinder mit der Schere abschneiden.
2. Breite auf 3,1 mm feilen (ein kleiner Schraubstock oder eine Feilleiste eignen sich gut dazu).
3. 45° Spitze schneiden und nachfeilen.
4. Schlitz mit einer Laubsäge einsägen (feines Sägeblatt).
5. Maß 2,4 mm feilen.
6. Maß 2,6 mm × 11 mm feilen.
7. Maß 2,0 mm × 11 mm feilen. Maß 11 mm betrifft die Anhängeseite der Kupplung.
8. Beide Schrägen feilen (Verbindung von Maß 11 mm zu 4.).
9. Kupplung mit einer kleinen Flachzange nach Skizze biegen.
10. Haken (auf der Anhängeseite) nach Bedarf etwas kürzen und R 1 feilen.
11. Kupplung gut und sauber entgraten. Anhängeseite kann ruhig leicht gerundet werden.
12. Schwarz lackieren.

Aus der Skizze sind alle Maße zu entnehmen. Nach Fertigstellung können die selbstgebauten Kupplungen schnell eingebaut werden.

W. Arnold, Karl-Marx-Stadt

Erweiterung des $H0_m$-Fahrzeugparkes

Aus der handelsüblichen TT-Lok der BR 92 und einem Gehäuse der PIKO-BR 55 entstand diese Maschine während einer 20stündigen Bauzeit in der Werkstatt von Karl-Heinz Heilmann aus Karl-Marx-Stadt. Ein Vergleich mit einem Foto vom Vorbild, der Lok 99 6101, zeigt, daß hier einige Kompromisse zugelassen worden sind (Führerhaus, Dampfdom, Kohlenkasten). Dennoch meinen wir, auch dieses Fahrzeug trägt zur Bereicherung von $H0_m$-Anlagen – Voraussetzung ist natürlich ein entsprechendes Gebirgsmotiv – bei.

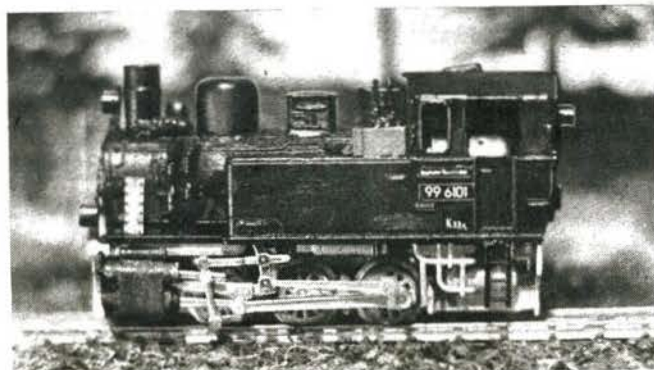


Foto: F. Heilmann, Cottbus

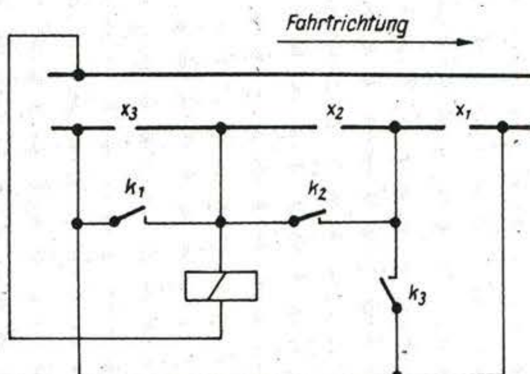
Verarbeitung von Schienenvollprofil für Prellböcke

In früheren Jahrgängen unserer Zeitschrift sind bereits recht wirkungsvolle Prellbock-Modelle aus Schienenvollprofil vorgestellt worden. Zwar stehen dem Modelleisenbahner die hervorragenden Kleinserien-Prellböcke der Dresdner Freunde zur Verfügung, doch vielfach besteht der Wunsch nach weiteren Varianten. Wenn man nun Schienenvollprofil in der Ebene des Schienensteges biegen will, kommt es zu unschönen Deformierungen. Also ist wieder der Griff in die Trick-Kiste erforderlich. An der späteren Bogeninnenseite des zu formenden Teiles werden in ausreichender Anzahl kleinere Dreiecke bis etwa zur Hälfte des Schienensteges ausgesägt. Danach läßt sich das Material leicht biegen, ohne daß es ausknickt. Darüber hinaus können die gebogenen Teile noch mit einer kleinen Feile bearbeitet werden, damit die Sägeschlitze nicht sichtbar bleiben.

O. Reichert, Nordhausen

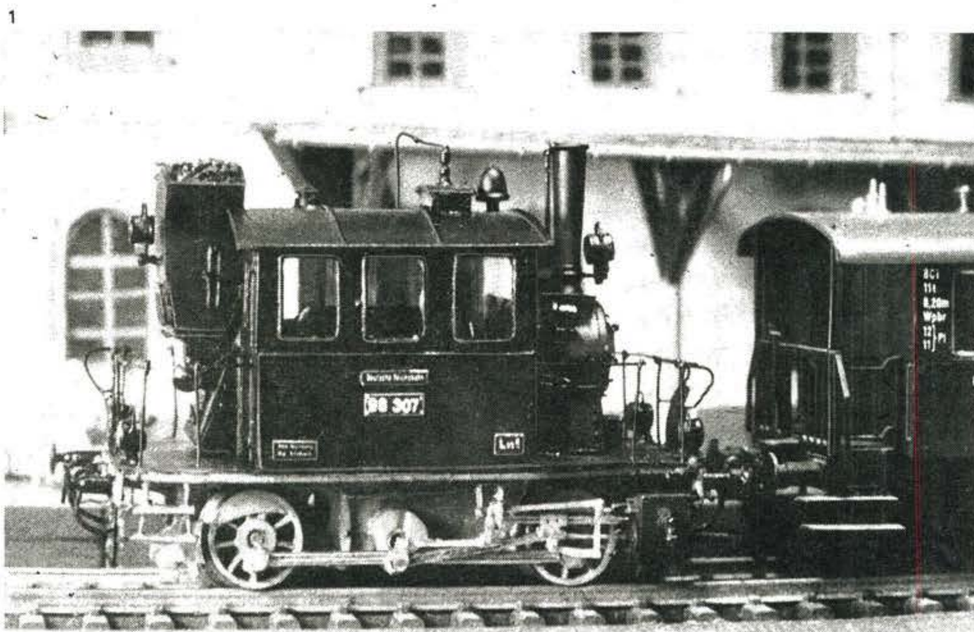
Noch einmal:
Richtiges Halten am Bahnsteig

Den im Heft 11/82 auf der Seite 20 veröffentlichten Schaltungsvorschlag (Variante 1) habe ich auf meiner im Entstehen begriffenen Anlage erprobt. Nun wird es sicher nicht nur mir so gegangen sein: Woher soll der zusätzliche Kontakt k_2 genommen werden, wenn für die Signalschaltung zweipolige Kippumschalter vorgesehen sind oder kein Relaiskontakt mehr frei ist?
Es gibt eine ganz einfache Lösung. Das empfohlene Relais NSF 30.4-12 hat ja 2 Umschaltekontakte; der zweite löst das Problem, die Arbeitsweise der Schaltung bleibt dabei erhalten. Der k_2-Kontakt trennt beim Anziehen des Relais die Signaltrennstelle x_2-x_1 ab (Zug hält dort, auch wenn er vorher nicht angehalten wird). Wird dann der Signalkontakt k_3 geschlossen, sorgt k_2 mit Hilfe des Selbsthaltekontaktes k_1 für die Speisung des Abschnittes x_3-x_2. Zusätzlicher Vorteil: Auch in bestehende Anlagen läßt sich ohne zusätzliche Verdrahtung zum Schaltpult diese Relaisschaltung (Relais unter der Anlagenplatte) anlegen.
K.-H. Liesenberg, Potsdam

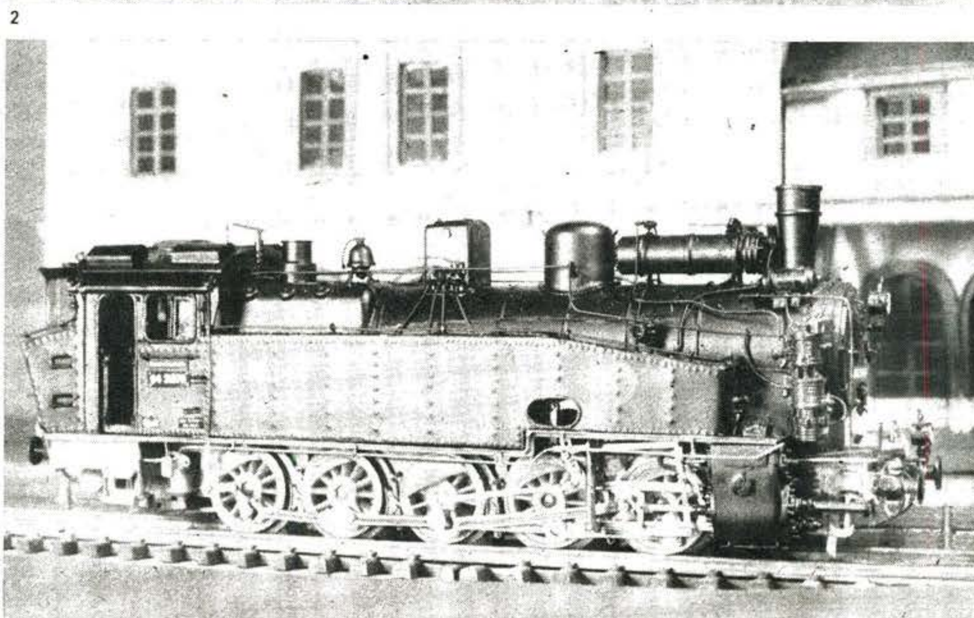


98 307 und 94 2076 im Modell

Unser Leser Albrecht Demmig beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit der Eisenbahngeschichte im sächsisch-bayrischen Raum nach Gründung der DRG.
Das Ziel seiner Ermittlungen besteht darin, H0-Fahrzeugmodelle aus dieser Zeit selbst zu bauen. Nachdem wir im Heft 1/83 unserer Zeitschrift eine Bauanleitung für den sächsischen Schienenbus vorstellten, folgen heute zwei weitere Aufnahmen von Eigenbaufahrzeugen dieses Modellbahnfreundes.



1 Hervorragend detailliert ist das Modell dieser ehemals bayerischen PtL 2/2. Ein Blick in das vom transpress-Verlag herausgegebene Dampflokarchiv 4 (Seite 45) zeigt, daß das Vorbild exakt nachgebildet worden ist.



2 Ebenso gut gelungen ist die 94 2076. Um den erforderlichen Achsstand beim Modell einzuhalten, mußten die Spurkränze auf 0,5 mm abgedreht werden. Demzufolge sind die erste, dritte und fünfte Achse federnd gelagert.
Leider sind die Nietimitationen an den Wasserkästen etwas zu groß geraten.

Fotos: A. Demmig, Plauen

Mitteilungen des Generalsekretariats

Kommission Wettbewerbe des Präsidiums
Durchführung der Bezirksausscheide zum Modellbahn-Wettbewerb 1983:
Entsprechend der Veröffentlichung im Heft 3/83 nehmen die Teilnehmer aus der DDR zunächst in den jeweiligen Bezirken am Modellbahn-Wettbewerb teil und erwerben dort mit entsprechenden Leistungen das Anrecht zur Teilnahme am DDR-Ausscheid bzw. am Internationalen Modellbahn-Wettbewerb.
Als Einsendetermin gilt für alle Bezirke, außer Bezirk Schwerin, einheitlich der 15. August 1983.
Die Modelle sind in den einzelnen Bezirken an folgende Anschriften zu senden, wobei auch die persönliche Abgabe möglich ist und genutzt werden sollte:
Bezirksvorstand Berlin
1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142
Bezirksvorstand Cottbus
Geschäftsstelle, 7500 Cottbus, Bahnhofstraße 43
Bezirksvorstand Dresden
Sekretariat, 8060 Dresden, Antonstraße 21
Arbeitsgemeinschaft 3/3;
9500 Zwickau, Moritzstraße 47
Arbeitsgemeinschaft 3/13;
9005 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Berthel-Straße 1
Bezirksvorstand Erfurt
5010 Erfurt, PSF 725
persönliche Abgabe:
Bahnhof Erfurt West, Geschäftsstelle
Bezirksvorstand Greifswald
2200 Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30 (Rbd)
Bezirksvorstand Halle
Sekretariat Leipzig, 7010 Leipzig, Georgiring 14
Bezirksvorstand Magdeburg
3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253
Bezirksvorstand Schwerin
2700 Schwerin, Herbert-Warnke-Straße 13/15
Einsendeschluß bereits am 31. Mai 1983!
Für die Teilnahme an den Bezirkswettbewerben gelten die im Aufruf Heft 3/1983 veröffentlichten Bedingungen.

Bezirksvorstand Dresden
Am 11. und 12. Juni 1983 Sonderfahrt von Dresden Hbf über Meißen—Nossen—Döbeln—Waldheim—Geringswalde—Rochlitz—Glauchau—Karl-Marx-Stadt nach Dresden Hbf mit Lok 23 1113, 50 1002, 86 001, 38 205, 38 1182 und 01 137. Abfahrt Dresden Hbf 8.50 Uhr, Rückkehr 18.05 Uhr. Es sind die Besichtigung des Bw Glauchau sowie Fotohalte mit Scheinfahrten vorgesehen. Imbiß im Zuge, Mittagessen und Souvenirverkauf im Bw Glauchau geplant. Teilnehmerpreis: 40,00 M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre) 30,00 M; jeweils einschl. Programmheft und Mittagessen. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetages bis 27. Mai 1983 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Dresden, 8060 Dresden, Antonstraße 21, PSF 325.
Damit bei Bedarf Verschiebungen vorgenommen werden können, bitte angeben, ob die Teilnahme auch am anderen Tag möglich ist.
Im begrenzten Umfang bieten für beide Fahrten der VEB Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten für ausländische Interessenten an. Auskunft und Teilnahmebedingungen über VEB Reisebüro der DDR, Generaldirektion, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

AG 2/18 – Löbau
Modellbahnausstellung im Stadthaussaal 8700 Löbau. Öffnungszeiten: 30. April, 1., 7. und 8. Mai von 10–18 Uhr; am 4. Mai 1983 von 14–18 Uhr.

AG 4/50 – Erfurt
Modellbahnausstellung im Werk III der Schuhfabrik „Paul Schäfer" 5060 Erfurt, Karl-Marx-Allee 59.
Öffnungszeiten: Am 30. April und 1. Mai 1983 jeweils von 14–18 Uhr.

AG 7/34 – Bernburg
Am 14. Mai 1983 von 9–14 Uhr im Saal des Pionierhauses „Philipp Müller" 4350 Bernburg Modellbahntauschmarkt. (Für Aussteller ab 8.00 Uhr). Gebühr pro Tisch: 1,00 M. Platzbestellungen sind bis zum 7. Mai 1983 an den Vorsitzenden der AG, Freund Reimer Wiebrecht, 4350 Bernburg, Martinstraße 17, zu richten.

AG 2/5 Forst (Lausitz)
Ab 9. Mai 1983 neuer Schmuckumschlag anläßlich „90. Jahrestag der Betriebseröffnung der Forster Stadteisenbahn" bei der Arbeitsgemeinschaft erhältlich.
Preis: 0,70 M mit Sonderstempel; 0,30 M blanko. Einzahlungen per Postanweisung an AG 2/5, Vorsitzender Peter Brodkorb, 7570 Forst (Lausitz), Cyrankiewicz-Str. 57.

9700 Auerbach (Vogtl.)
Anläßlich des 175. Geburtstages von Johann Andreas Schubert gibt der Philatelistenverband, Kreisvorstand Auerbach, eine Sonderkarte heraus. Der Zudruck der Sonderkarte zeigt die Göltzschtalbrücke, die erste deutsche Dampflokomotive „Saxonia" und das erste Elbe-Dampfschiff. Die Kosten der Sonderkarte betragen blanko 0,50 M; mit Marke und Sonderstempel (0,10 Marke) 0,70 M und (0,25 M Marke) 0,85 M. Der Betrag ist durch Voreinsendung plus 0,50 M Porto je Sendung per Postanweisung od. Zahlkarte 8499-56-602 12 an Herrn Günter Feustel, 9700 Auerbach, PSF 107, zu entrichten.

Traditionsstraßenbahnbetrieb
Auch im 85. Jahr des Bestehens der meterspurigen Kirnitzschtalbahn führt der Verkehrsbetrieb gemeinsam mit der AG 3/7 des DMV der DDR die bewährten und beliebten Traditionsfahrten mit einem historischen Straßenbahnwagen zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall durch.
1983 sind an folgenden Tagen Fahrten jeweils zwischen 11 und 18 Uhr vorgesehen:
21. Mai, 22. Mai, 28. Mai *1)*, 11. Juni, 12. Juni, 25. Juni, 26. Juni, 16. Juli, 17. Juli, 13. August, 14. August, 4. September *2)*, 17. September, 7. Oktober, 23. Oktober.

1) Eröffnungstag vor 85 Jahren
2) Heimatfest
Änderungen vorbehalten!

Einsendungen zu „DMV teilt mit" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten. Bei Anzeigen unter Wer hat – wer braucht? Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Suche: Farbdias 24 × 36 der BR 01, 03, 41, 44, 50, 52, 65, 86, 95. BR 01^5 mit Umlaufschürze. Fotos der BR 01 502, 503, 530, 523, 532, 535 (Weltpostkarte).

4/2 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn".

4/3 Biete: Umbauten in TT. Suche: Fotos u. and. Material üb. d. Franzburger Kreisbahnen (auch leihw.); „Der Modelleisenbahner" Heft 12/1976.

4/4 Biete: neuw. funktionst. Dampfmaschine. Suche: BR 58, 93, 94, 38, 86; Oberlichtpostwg in H0.

4/5 Biete: Gattungsschilder im Tausch gegen Lokschilder BR 52; Lok-Archiv 1–4. Suche: 23 1042; 38 1014; 52 6313; 55 5110; 78 109; 91 1505; 92 515; 93 230 im Tausch gegen jeweils anderes Loknummernschild der BR. Lokschild BR 44 (Kohlenstaub) im Tausch gegen BR 52 (Kohlenstaub) EDV.

4/6 Biete: „Modelleisenbahner" 9/68, 1/70, 5/79, 1 u. 6/81, 2 u. 12/82; „Das Signal" 28/69; Eisenbahnkalender 1975–1981. Suche: „Die Rübelandbahn"; „Reisezugwagen-Archiv"; TT-Material jeder Art.

4/7 Suche: TT, Silverlins-Wagen od. Gehäuse; „Modelleisenbahner" Hefte 1, 4, 8, 9/1958; 3–6, 11/1959; 1961 kompl. 2, 3, 5, 7,/1962; 1, 2, 12/1967; 4/1969.

4/8 Biete: H0, BR 55. Suche: Dampflok in TT.

4/9 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1981. Suche: desgl. 1982, nur Tausch.

4/10 Biete: H0, BR 42, 50, 80; SKL-Bausatz; E 46; Tender BR 50; Dieseltriebfahrzeuge; $H0_e$-Wagen; ET-Triebwagen (PIKO); Modellautos. Suche: BR 84; $H0_m$-Rollböcke; $H0_e$-Triebfahrzeuge; $H0_e$-Drehscheibe.

4/11 Biete: $H0_e$-Modelle (Eigenbau). Suche: Herr, Personen-, Güterwagen; Rollböcke; $H0_e$-Drehgestelle; Straßenbahnmodelle in H0.

4/12 Biete: TT, E 70 (grün); T 334 (rot); BR 86; 81; 110; DLA 2,3. Suche: TT, E 70 (braun); T 334 (grün); T 435 (blau); Autotransportwagen mit zwei Wartburg.

4/13 Biete: (Herr) Rollwagen im Tausch gegen Personenwg (rot/elfenbein) (Herr); BR 81 in TT (leicht besch.); „modelleisenbahner" 3/81, 7,8/82. Suche: Modellbahnliteratur; $H0_m$ und $H0_e$-Material.

4/14 Biete: „modelleisenbahner" 1967–1982; Modelleisenbahnkalender 1978–1982. Suche: VT 135 (DR od. DB); BR 58 (Eigenbau) u. BR 84.

4/15 Biete: Gleismaterial H0 u. TT; Blocksignale H0; Formsignale TT; „Modellbahn-Bauten"; „Modellbahnelektromechanik"; „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz"; Eisenbahnjahrbuch 1982.

4/16 Biete: H0, BR 91; ETA 178. TT: E 70; 50^{40}; „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: H0, BR 38; $H0_e$-Lok; in $H0_e$: 4-achs. Wagen.

4/17 Suche: Fotos der Lokomotiven 41 003; 005; 008; 014; 015; 018; 019; 020 sowie Gattungsschild der BR 41.

4/18 Biete: „Triebwagen-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Als die Züge fahren lernten"; Modernisierungs-Reisezug- u. -Gepäckwagen; Mittelteil der Doppelstockzugeinheit alles in Nenngr. H0. Suche: Ikarus-Bus 55; Robur LKW-Pritsche; S 400 LKW-Pritsche; Dampfwalze; Wartburg 311; I-Kupplungen.

4/19 Suche: Fahrzeuge der Nenngr. S; insbes. Triebwagen.

4/20 Biete: „Dampflok-Archiv" 3, 4; „Reisezugwagen-Archiv"; „Als die Züge fahren lernten"; Eisenbahn-Jahrbuch 1968, 1973, 1975 „Eisenbahn Historie R-C; BR 80; E 69; BR 86; INOX-Wagen. Suche: VT 137 DB; BR 03 (Schicht); „modelleisenbahner" Jahrg. 1965–1970; „Harzquer- und Brockenbahn".

4/21 Biete: $H0_m$, BR 99; Personen-, Pack- u. Rollwagen (alles Herr); in H0 BR 50. Suche im Tausch: $H0_e$-Eigenbaulok u. Wagen aller Art (techno-Modell) sowie H0-Pferdegespanne aller Art.

4/22 Biete: „100 Jahre Eisenbahn Dürrröhrsdorf..."; „Rostocker Eisenbahn"; „Schiene, Dampf und Kamera"; div. Einzelhefte „modelleisenbahner" 1970 bis 1979. Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Die Selketalbahn"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; rollendes Material in $H0_e$ und $H0_m$.

4/23 Biete: Broschüre Sä I K; „S Meißner Bimmelbahnl"; Material in $H0_e$ von technomodell; Fotos von versch. IV-K-Lokomotiven. Suche: Fotos von den Lokomotiven 99 531; 99 532; 99 533; 99 536; 99 537; 99 538; 99 541 u. IV-K-Fotos vor 1925 (besonders Nummer 123, 139, 147, 148).

4/24, Biete: Eisenbahnkalender 1980, 1981, 1983; Fahrplan DRG 1935 und Kursbuch DB; Verzeichnis DV der DR; DV Zugpersonal 1924; Reichsbahnkarte 1938; In H0: BR 23, 50, 52, 66, 80, 86, SVT 137, VT 137. Suche: H0: BR 42, 64, 84, 89, 91, VT 135 DR, $H0_e$-Mat. (Loks u. Wagen).

Weitere Lokatlanten in der ČSSR erschienen

Bek, Jindřich:
atlas lokomotiv, svazek 4, úzkorozchodné lokomotivy a lokomotivy soukromých drah;
atlas lokomotiv, svazek 5, Lokomotivy z let 1918–1945;
atlas lokomotivy, svazek 6, Lokomotivy let 1945–1958
Praha: Nadas 1982.

Bereits durch die ersten drei Teile gut eingeführt, fand der „atlas lokomotiv" nun in diesem Jahr seine Fortsetzung. Freilich verfolgt der Autor eine andere Linie als die Verfasser des Dampflok-Archivs, vermißt doch der DDR-Leser Maßskizzen und Anmerkungen zum Verbleib der einzelnen Lokomotiven. Jedoch fesseln Fotografien und technische Beschreibungen zu den ohnehin raren ČSD-Schmalspurlokomotiven. Ebenfalls im Band 4 sind Dampftriebwagen und Lokomotiven ehemaliger Privatbahnen zu finden. Wer das Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923–1963 von Griebl und Schadow kennt, wird in den Bänden 5 und 6 manche Lokomotive im Bild sehen können, die darin erfaßt ist. Nicht nur für den Modellbauer dürften die beigefügten farbigen Abbildungen von Interesse sein, die die üblichen Anstrichvarianten der einzelnen Baureihen zeigen.
D. Scheibe

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche Kursbücher der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit 1950–1960 und Mosaik der alten Serie 1–100.

Konrad Springer, 8806 Kurort Oybin, Bergweg 8

Biete Schmalspurb.-Archiv, Histor. Bahnhofsbauten, „Muldenthalbahn", „Kleinbahn d. Altmark", Eisenbahnkalender 76, ME 2/82, 9/82. Suche Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Selketalbahn, Reisen mit der Dampfbahn, ME 9/77, 7/82. Nur Tausch.

Döbrich, 9400 Aue Mozartstraße 18

Suche H0 BR 23, 50, 03 (Schicht), BR 66, Hruske 84, E 44 AEG, Mitteleinstiegwg.

J. Starke 9026 Karl-Marx-Stadt Bernsdorfer Plan 7

Biete in H0 BR 23, 42, 50, 80, 81 und 89. Suche BR 03 (Schicht) 91, 84 und Baupläne von H0-Dampfloks.

Bernd Berger 4412 Roitzsch Südstraße 3

Biete **„Lokarchiv"**, Bd. 4, **„Die Selketalbahn"**, **„Die Spreewaldbahn"**, **„Schmalspurbahnen der Oberlausitz"**, **„Die Muldenthalbahn"**, **„Die Harzquerbahn"**, **„Histor. Bahnhofsbauten"**, **„Als die Züge fahren lernten"**.

Suche **„Reisen mit der Dampfbahn"**, **„Die Franzburger Kreisbahnen"**, **„Die Rübelandbahn"**, **H0 BR** 42, 84, 99.

Lutz Kramer, 9804 Netzschkau, Mühlstraße 3

Biete in H0 Straßenb., ET 33, 4-achs. Abt.-Wag., Güter- und D-Zugw. u. a. in 0 (DDR-Prod. bzw. Eigenbau); Pers.- u. Güterwagen (Zeuke und Stadtilm), in $H0_m$ 1 Pers.-Wagen (rot/elfenb.).

Suche Fahrzeuge in $H0_m$ u. Drehscheibe $H0_m$.

V. Rockstroh 9051 Karl-Marx-Stadt, Am Harthwald 36

Eberhard Schalow (DMV), Zeuthen

Gedanken zum Modellbahnwettbewerb

Der Modellbahnwettbewerb 1982 ist nun Geschichte. Die Vorbereitungen für den nächsten sind im vollen Gange. In Ergänzung zu den im Heft 5/81 unserer Zeitschrift veröffentlichten Beitrag sollen noch einige Hinweise gegeben werden, die Sie, liebe Leser, berücksichtigen sollten, wenn Sie Modelle zu den Wettbewerbsausscheiden einreichen wollen.

Verpackung ist das A und O
Da ist noch einmal das Thema Verpackung: Auch 1982 gab es wieder Transportschäden, die sich bei der Bewertung der Modelle negativ ausgewirkt hätten, wenn sie nicht noch vor der Aufnahme der Juryarbeit beseitigt worden wären. Bedauerlich ist es immer wieder, wenn Modelle ungenügend verpackt sind. Es ist natürlich nicht ausgeschlossen, daß sich Modelle für den doch recht rauhen Postversand nicht eignen. Auch das muß der Modellbauer bei der Auswahl der nachzubildenden Details, der Materialien und bei der Bearbeitung beachten. Eine wesentliche Rolle spielen außerdem die Befestigungen an bzw. innerhalb der Verpackung.
Allen Bezirksvorständen und Arbeitsgemeinschaften liegen die Richtlinien zur Ausschreibung und Bewertung von Modellbahnwettbewerben vor. Danach arbeiten die Jurymitglieder und die Wettbewerbsverantwortlichen in den Bezirksvorständen. Diese Forderungen sind aber für den Teilnehmer am Wettbewerb genauso wichtig.

Unterlagen vom Vorbild nicht vergessen
Neben der schon erwähnten Verpakkung wird das Bewerten der Modelle oft erschwert, weil die erforderlichen Unterlagen vom Vorbild fehlen. Deshalb wird gemäß Punkt 1.5. dieser Richtlinien gefordert:
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorie A und B Unterlagen von Teilnehmern mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, so wird das Modell nicht im Wettbewerb bewertet. Bei den Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos oder dergleichen beizufügen.
Das hört sich zwar bürokratisch an und ist auch immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Versuchen wir jedoch einmal zu ergründen, was mit diesen Forderungen erreicht werden soll. Im Grunde genommen sind doch diese Unterlagen Voraussetzung dafür, daß das Modell von der Jury objektiv bewertet werden kann. Viele der Modellbauer haben das begriffen, weisen auf Einzelheiten hin, teilen Besonderheiten mit, schreiben über die Materialauswahl und deren Verarbeitung. Vor allen Dingen sind Fotografien von großem Wert. Oft werden Details nachgebildet, die mit einem Foto erst bewiesen oder in das richtige Licht gerückt werden. Werden an einem Modell viele Veränderungen gegenüber dem Industriemodell vorgenommen, sind diese oft auch für ein geübtes Auge nicht gleich auf Anhieb erkennbar. Da sind entsprechende Hinweise eine gute Unterstützung für die Jury bei der stets mit hohem Verantwortungsbewußtsein getragenen Bewertung.
Ich höre nun förmlich die Zweifler, die da sagen, daß sie nun jetzt auch noch Schriftsteller und Starfotografen sein müssen, um allem gerecht zu werden. Das ist hiermit auf keinen Fall gemeint. Es geht nur um die technisch klare Aussage zum Modell und dessen Darstellung. Darauf sollen Sie als Praktiker hingewiesen werden. Es gibt keine Punkte für Unterlagen, sondern für das Modell.

Frisuren und Gartenbahnen
Die alte Weisheit, daß die Zeit die Bedingungen verändert und die Gegebenheiten einem Wandel unterworfen sind, ist auch für unseren Wettbewerb gültig. Derzeit stehen solche Probleme wie die Verwendung von Kleinserienteilen beim Bau von Modellen der Kategorien A und B, eine allgemein gültige Definition über zusätzliche Einrichtungen und der Verteilung der Punktzahlen bei den Frisuren in den Kommissionen des Präsidiums und bei vielen Freunden zur Diskussion. Neue Maßstäbe setzen auch die zum Wettbewerb eingereichten Modelle der sich immer größerer Beliebtheit erfreuenden Gartenbahnen. Diese Modelle erfordern eine andere als die bisher gewohnte Betrachtungsweise. Hier kommt es nicht so sehr auf die Modelltreue bis ins kleinste Detail an, sondern auf die robuste Bauweise im wirklichkeitsnahen Gartenfahrbetrieb.

Punktsystem bildet Grundlage bei der Bewertung
Doch zurück zur Bewertung. Was geschieht mit den Modellen nach dem Bezirksausscheid? Von der Jury wird festgelegt, welcher Modellbauer mit einer Urkunde bedacht wird. Aus dem Kreis dieser Modelle werden dann die ausgewählt, die am DDR-Vorausscheid teilnehmen sollen. Der DDR-Vorausscheid vereinigt alle Modelle aus den einzelnen Bezirken.
Als Jury fungieren hier die Wettbewerbsverantwortlichen aller Bezirke unter dem Vorsitz des Präsidiummitgliedes für Wettbewerbe. Bei dieser Auswertung haben die Modelle ihre erste Bewährungsprobe im großen Rahmen zu bestehen. Bereits hier kommt es zum Vergleich mit einer Vielzahl von Modellen. Die Aufgabe der Jury besteht darin, die Auswahl der Modelle unter Berücksichtigung der Einhaltung der vom Ausschreiber des Internationalen Wettbewerbs vorgegebenen Limite der einzelnen Teilnehmerländer vorzunehmen. Beim Internationalen Modellbahnwettbewerb wird ein Punktsystem angewendet, auf dessen Grundlage auch die Richtlinien des DMV beruhen. Abweichend hiervon erfolgt die Verteilung der erreichten Plätze. Der Jury gehören Vertreter der einzelnen Teilnehmerländer an. Die Vertreter unseres Verbandes nehmen beim DDR-Vorausscheid teil. Hierbei haben sie bereits Gelegenheit, die Modelle kennenzulernen.

Jeder Modellbauer ist aufgerufen!
Zum Schluß noch einige Worte an die Modelleisenbahner, die nicht Mitglied unseres Verbandes sind. Betrachtet man die Teilnehmerlisten, so ist zu erkennen, daß es recht wenige Einsender aus dem Kreis der nicht organisierten Modellbauer gibt. Das ist aber keinesfalls das Ziel unseres Wettbewerbs! Wir verstehen uns als Massenorganisation und suchen den Kontakt zu allen Modelleisenbahnern. Wenn es Ihnen an Mut fehlt, Sie Probleme haben, dann lassen Sie sich bitte beraten. Besuchen Sie eine nahegelegene Arbeitsgemeinschaft.
Und nun Mut gefaßt! Wir erwarten Ihr Modell.

Joachim Engler (DMV), Oschatz

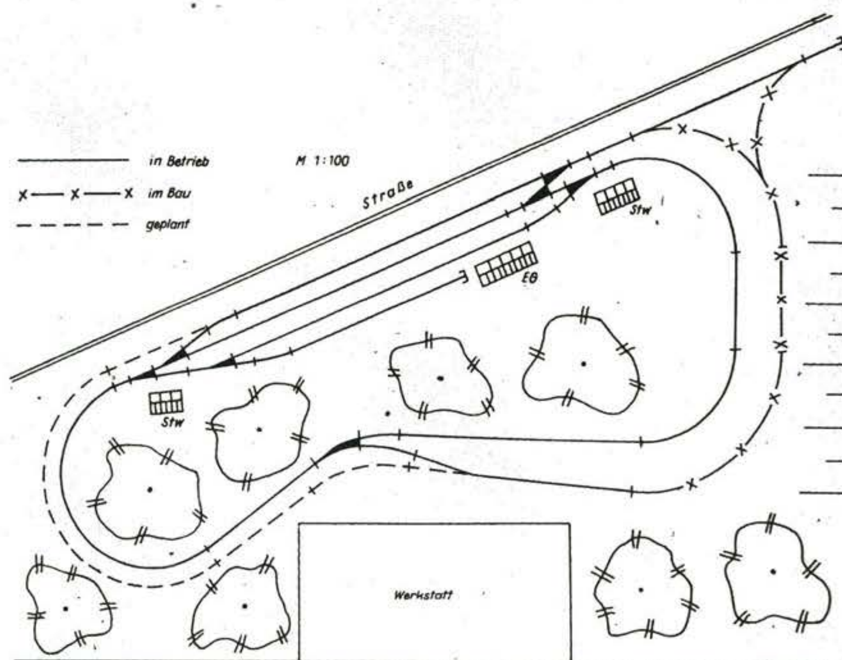
Die Gartenbahnanlage in Radebeul

Bereits in den 30er Jahren existierte in Radebeul eine Gartenbahn. Es handelte sich dabei um eine Anlage in der Nenngröße I, die auf einer Wiesenfläche an der Gaststätte „Meierei" im Lößnitzgrund betrieben wurde.

Im Jahre 1962 gründeten in Radebeul sechs Modellbahnfreunde unter Leitung von Rolf Fährmann die AG 3/12. Zunächst bestanden verschiedene Vorstellungen über den Bau von Modellbahnanlagen in den Nenngrößen TT und H0, die auch verwirklicht wurden. An eine Gartenbahn war noch nicht zu denken. 1964 kam es zu einer Bekanntschaft mit Hans Gude, der im Besitz einer selbstgebauten Anlage im Maßstab 1:20 war, die dann schließlich erworben worden ist. An Fahrzeugen standen damals eine spiritusbeheizte Dampflok, zwei vierachsige Reisezugwagen, eine elektrisch angetriebene Diesellok und ein Triebwagen zur Verfügung. Zweifellos war das vorhandene Gleismaterial eine einmalige Besonderheit. Dabei handelte es sich nämlich nicht um das früher allgemein übliche Dreischienengleis. Zwischen den Fahrschienen sicherten zwei Kupferdrähte die Stromversorgung.

Nachdem 1966 die Arbeitsgemeinschaft in die ZAG 3/12 umgewandelt worden ist, stand fest, daß der Bau und Betrieb einer Gartenbahn im Vordergrund stehen wird. Als 1968 ein Bezirkswettbewerb der Modelleisenbahner stattfand, wurde diese Anlage erstmalig öffentlich vorgestellt. Ein weiterer Ausbau kam jedoch nicht in Frage, weil das Gleissystem, besonders beim Weichenbau, große Schwierigkeiten bereitete. Schließlich wurde 1970 mit dem Umbau auf das Zweischienen-Zweileiter-System im Maßstab 1:20 begonnen. Dazu gehörte auch die Herstellung neuer Fahrzeuge und Gleisanlagen. Ab 1974 wurde die Gartenbahn mit 68 Meter Gleis und fünf Weichen auf einem Grundstück an der Jägermühle in Radebeul aufgebaut. Sie wird mit 24 Volt Gleichstrom betrieben. Schon damals verkehrten ein VT 135, eine Kö und ein SKL vom Modellbahnfreund Christian Spindler aus Werdau. Drei vierachsige Rekowagen wurden als Kollektivarbeit unter Leitung von Manfred Heinitz hergestellt. Hans Werler aus Lunzenau baute u. a. einen vierachsigen Kesselwagen, einen zweiachsigen Niederbordwagen und einen Güterzuggepäckwagen. Das Empfangsgebäude von Heinz Naumann aus Radebeul war das erste Gebäudemodell. Unterstützung gaben Mitglieder der AG 3/13, die einen Wasserturm und eine Försterei bauten.

Andreas Ficker aus Scharfenstein bastelte ein Eisenbahnerwohnhaus. Zwanzig selbstgeschnitzte Figuren stammen aus den geschickten Händen des Glauchauer Freundes Alfred Fehrmann. Eine BR 91^3 ist das Werk von Rolf Hesse aus Schmalkalden, ebenso der vierachsige Postwagen, der Säuretopfwagen und die beiden O-Wagen. Hartmut Opitz aus Zwickau baute einen OOr-Wagen. Von weiteren Freunden aus nah und fern stammen Wärterhäuschen, Stellwerke, Signaltafeln und Kleinteile. Hartwig Winter aus Weixdorf baute Signale. Die Gartenbahnanlage ist so konzipiert, daß sie nach Einstellung des Sommerbetriebes auch in Sälen vorgeführt werden kann.



1 Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofes der Gartenbahn.
Man beachte die sorgfältig verlegten Gleise.

2 Modellbahnfreunde aus Lunzenau, Schmalkalden und Zwickau bauten die in diesem Güterzug zu sehenden Wagen.

3 Großes Interesse findet bei den Besuchern immer wieder der von Christian Spindler aus Werdau gebaute SKL.

4 Die Kö gehört zu den am besten gelungenen Modellen der Gartenbahn.

Fotos: W. Albrecht, Oschatz

anlage

1



2



3



4



Neben der Traditionsbahn existiert in Radebeul auch eine interessante Gartenbahn im Maßstab 1:20. Freunde der ZAG Dresden betreiben sie und bauen die bestehende Anlage nach und nach aus. Mehr darüber erfahren Sie auf der Seite 36 dieser Ausgabe.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

